Anno VIII - N. 1

7 Gennaio 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

24 dicembre 1914 — R. D. che proroga il termine fissato alla Commissione pel personale delle ferrovie dello Stato, per completare i suoi studi e presentare le sue proposte Pag. 1

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 1. — Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Francia da una parte e l'Austria-Ungheria dall'altra parte. . . . . Pag.

Ordine di servizio n. 2. — Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 3. — Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra la Svizzera e la Francia-via Ventimiglia . . . . » 2

Ordine di servizio n. 4. — Servizio merci italo-austro-ungarico . . . . » 3

Ordine di servizio n. 5. — Servizi diretti per viaggiatori e bagagli: italo-ungherese via Ancona (o Venezia)-Fiume e franco-italo-ungherese via Modane (o Ventimiglia)-Venezia-Fiume . . . . » 5

Ordine di servizio n. 6. — Biglietti da e per le stazioni delle linee ex Venete . . . . » 7

Circolare n. 1. — Divieti e restrizioni nell'esportazione delle merci . . » 15

Circolare n. 2. — Biglietti facoltativi in servizio cumulativo italiano . . » ivi

Comunicazione — Esclusione dalle gare . . . . » 16

Variazioni all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria . . » 17

Roma, gennaio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

(Per memoria).

In appendice:

Circolare n. 1R. — Congresso della Federazione nazionale fra impiegati della Cassa nazionale infortuni in Roma . . . . Pag. 1
Circolare n. 2R. — IV Congresso nazionale contro la tubercolosi in Genova » 2

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(Per memoria).

R. D. 24 *dicembre* 1914, *che proroga il termine fissato alla Commissione pel personale delle ferrovie dello Stato, per completare i suoi studi e presentare le sue proposte.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto in data 3 maggio corrente anno N. 123, che ha istituita una Commissione col mandato di esaminare le condizioni del personale delle ferrovie di Stato e di proporre i miglioramenti e le riforme per la sistemazione economica e giuridica di esso;

Considerato che la Commissione non ha potuto, entro il termine prefisso, completare i suoi studi e presentare le sue proposte: ed ha pertanto chiesto una proroga di mesi quattro per l'ultimazione dell'incarico affidatole;

Ritenuta la necessità di accordare la proroga richiesta;

Sulla proposta del nostro Ministro, Segretario di Stato pei lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei Ministri;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Il termine, di cui all'articolo 3 del Nostro decreto 3 maggio 1914, è prorogato a tutto il 30 aprile 1915.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 24 dicembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

Ordine di servizio N. 1. (C.).

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Francia da una parte e l'Austria-Ungheria dall'altra parte.

(Vedi Ordine di servizio N. 190-1913).

Dall'Ufficio XI del Controllo dei prodotti è stato distribuito, a suo tempo, alle stazioni ed agli uffici interessati un primo supplemento alla tariffa del servizio internazionale qui sopra citato da attivarsi, a cominciare dal 1° novembre 1914, in relazione all'aumento dei prezzi dei biglietti richiesto dall'applicazione della legge 23 luglio 1914, N. 742.

Contenendo tale supplemento — compilato per cura della Ferrovia Meridionale Austriaca — alcune indicazioni che debbono essere corrette, specialmente per quanto riguarda i prezzi dei biglietti e le tasse per i bagagli, affinchè abbiano a corrispondere ai prezzi ed alle tasse effettivamente applicati, viene distribuito alle prefate stazioni ed uffici un'errata-corrige indicante le varianti che sono da introdurre nel supplemento in parola.

Si nota che la parte della tariffa del servizio diretto di cui trattasi concernente il servizio tra la Francia e l'Austria-Ungheria non ha per ora applicazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 2. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di servizio N. 372-1914).

Dal giorno 16 gennaio 1915 la stazione di Livorno Centrale sarà ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, limitatamente ai trasporti a grande velocità per il transito di Civitavecchia.

Nell'allegato (A) all'Ordine di servizio N. 186-1910 si deve aggiungere il nome della detta stazione, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle condizioni e tariffe di cui trattasi, devono introdursi le indicazioni seguenti:

|| Livorno Centrale | G. | Civitavecchia | 243 | — | — ||

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 3. (C.).

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra la Svizzera e la Francia-via Ventimiglia.

(Vedi Ordine di servizio N. 358-1914).

Viene diramato un 2° supplemento alla tariffa del servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra la Svizzera ed alcune stazioni delle Ferrovie Francesi P. L. M. in transito per l'Italia via Gottardo-Ventimiglia e via Sempione-Ventimiglia, edizione 1° novembre 1913, di cui all'Ordine di servizio N. 358-1914.

Tale supplemento, valevole dal 1° gennaio 1915, modifica le tasse per il trasporto dei bagagli contenute nella tariffa suddetta per le vie di Chiasso e Luino.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 4. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

Nella tariffa eccezionale N. 1, contenuta nella parte II A, fascicolo 1 *a* della tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico (edizione 1° gennaio 1912) sono da introdursi, con effetto dal 1° gennaio 1915, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

I prezzi della serie *m*, valevoli per le sottoindicate stazioni, vanno annullati e sostituiti come appresso:

Sporysz	Peri	2.59 (†)
	Pontebba	1.86 (†)
	Cervignano	2.17 (†)
Ustron	Peri	2.58 (†)
	Pontebba	1.86 (†)
	Cervignano	2.17 (†)

Esporre il richiamo †) accanto ai prezzi della serie *m* previsti per le stazioni di: Bruck an der Mur Frachtenbahnhof, Graz Hauptbahnhof, Kapfenberg Südbahnhof, Kindberg, Krieglach, Leoben Staatsbahnhof, Leoben Hauptbahnhof, Mürzzuschlag, Peggau-Deutsch-Feistritz, Ternitz, Wien Südbahn e Zeltweg.

Aggiungere, in calce alle pagine 58-65 e 67-70, la seguente nota:

†) Applicabile anche al materiale da ferrovie, tramvie, ecc., ascritto alle posizioni 1389, 1390, 1392 e 1394 della nomenclatura.

***

Nella tariffa eccezionale N. I contenuta nel fascicolo 1 *b* della sopra menzionata parte II A, sono da introdursi, pure con effetto dal 1° gennaio 1915, le seguenti modificazioni:

I prezzi della serie *m*, valevoli per le sottoindicate stazioni, vanno annullati e sostituiti come appresso:

Altkladno	Peri	2.22
	Pontebba	1.70
	Cormons	2.00
	Cervignano	2.11
Duby	Peri	2.21
	Pontebba	1.68
	Cormons	1.88
	Cervignano	2.01

***

Inoltre, con validità dal 1° gennaio 1915, sono da introdursi, nella menzionata tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico, le seguenti modificazioni:

Parte 1 B. Pag. 20. V. *Trasporto dei vagoni speciali vuoti di proprietà privata*. - Il secondo capoverso del punto (2) assume il numero (3) ed i punti (3) e (4) assumono rispettivamente i numeri (4) e (5).

Parte II A. Pag. 72. *Tariffa eccezionale N. II*. - Le disposizioni contenute nei punti dal 6 al 9 vanno annullate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 5. (C...

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli: italo-ungherese via Ancona (o Venezia)-Fiume e franco-italo-ungherese via Modane (o Ventimiglia)-Venezia-Fiume.

Viene diramata una nuova edizione — 1° novembre 1914 — della tariffa per i servizi diretti suaccennati, la quale sostituisce ed annulla l'edizione 1° giugno 1910, col relativo « Foglio di varianti », nonchè i supplementi 1° e 2°.

I prezzi indicati in questa nuova edizione sono quelli modificati in conseguenza della legge 23 luglio 1914, n. 742, ed attuati dal 1° novembre 1914, come è detto nell'Ordine di servizio numero 339-1914, Capo II, B.

Le corrispondenze costituenti i servizi diretti di cui trattasi risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di servizio, mentre le condizioni d'uso dei relativi biglietti e le norme per la registrazione dei bagagli sono quelle riportate nell'Ordine di servizio N. 126-1910.

Trovansi comprese nella tariffa, e quindi nel suddetto prospetto, anche le corrispondenze relative al servizio tra la Francia e l'Ungheria per le vie di Modane e di Ventimiglia-Venezia-Fiume, corrispondenze che per ora sono sospese.

S'intendono abrogati gli Ordini di servizio N. 161-1911, 194-1912 ed il punto 13° della Parte 1ª dell'Ordine di servizio N. 190-1913.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

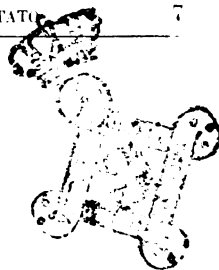
Allegato all'Ordine di servizio N. 5-1915.

Elenco delle corrispondenze dirette per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e l'Ungheria via Ancona (o Venezia)-Fiume e tra la Francia e l'Ungheria via Modane (o Ventimiglia)-Venezia-Fiume.

Dalle sottoindicate stazioni a BUDAPEST o viceversa			
Servizio dall'ITALIA		Servizio dalla FRANCIA (*)	
Via Ancona	Via Venezia	Modane-Venezia	Ventimiglia-Venezia
Firenze S. M. N.	Firenze S. M. N.	Aix les Bains	—
Genova P. P.	Genova P. P.	—	Cannes
Milano C.	Milano C.	—	Grasse
Napoli	—	Lione Perr.	—
—	Padova	—	Marsiglia
Rimini	—	—	Mentone
Roma Ter.	Roma Ter.	—	Nizza
Torino P. N.	Torino P. N.	Vichy	—
—	Verona P. V.		

(*) La distribuzione dei biglietti e la registrazione dei bagagli per queste corrispondenze, è, per ora, sospesa.

Ordine di servizio N. 6. (C.).

Biglietti da e per le stazioni delle linee ex-Venete.

Col presente ordine di servizio si rinnovano e si riassumono le disposizioni concernenti la formazione dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da e per le stazioni interne delle linee ex-Venete, per quelle relazioni per le quali, non essendo provviste di biglietti a destinazione fissa, le stazioni dovessero distribuire biglietti facoltativi.

Se trattasi di relazioni fra stazioni intermedie di due di dette linee, il prezzo complessivo sarà formato con la somma dei prezzi indicati nell'allegato al presente ordine di servizio, corrispondenti ai percorsi parziali di ciascuna linea.

Se trattasi di relazioni fra una stazione delle linee ex-Venete ed una delle altre linee dello Stato, oppure fra stazioni di queste ultime linee in transito su quelle ex venete, il prezzo complessivo sarà formato computando per il percorso delle ex-Venete i prezzi indicati nell'allegato e per quello delle altre linee della Rete la tariffa generale o quella differenziale A, secondo la distanza, salvo ad applicare la tariffa differenziale A sull'intero percorso compreso, quindi, anche quello delle ex venete, quando ciò torni più conveniente al viaggiatore.

Per quanto riguarda i trasporti di viaggiatori fruenti di concessioni speciali e della tariffa militare, resta ferma l'applicazione, anche sul percorso delle linee suddette, delle tariffe in vigore sulle linee dello Stato per le singole concessioni e per i trasporti militari.

Il presente annulla tutte le precedenti disposizioni in materia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato all'Ordine di servizio N. 6-1915.

PREZZI dei biglietti dai transiti di Vicenza, Bassano, Castelfranco Veneto, Treviso, Padova e Montebelluna alle stazioni delle linee Vicenza-Schio, Treviso-Vicenza, Padova-Montebelluna, Padova-Bassano.

Da VICENZA a	Chilometri	Prezzi dei biglietti					
		a tariffa ordinaria			a mezza tariffa		
		I cl.	II cl.	III cl.	I cl.	II cl.	III cl.
Albaredo	42	4.40	3.35	2.10	2.25	1.70	1.10
Bassano	39	4.20	3.15	2.05	2.15	1.60	1.05
Camposampiero	39	4.20	3.15	2.05	2.15	1.60	1.05
Carmignano di Brenta	17	2.05	1.50	1.10	1.05	0.75	0.55
Castelfranco Veneto	36	4.05	3.—	1.95	2.05	1.55	0.95
Cavazzale	9	1.15	0.80	0.55	0.55	0.40	0.30
Cittadella	24	2.95	2.35	1.50	1.50	1.20	0.75
Dueville	13	1.60	1.15	0.80	0.85	0.55	0.40
Fanzolo	43	4.45	3.40	2.15	2.25	1.75	1.10
Fontaniva	21	2.55	2.—	1.35	1.30	1.05	0.65
Istrana	49	4.90	3.70	2.35	2.50	1.90	1.20
Lisiera	8	1.05	0.75	0.50	0.50	0.40	0.25
Montebelluna	53	5.50	3.85	2.50	2.80	1.95	1.30
Paese	54	5.60	3.90	2.55	2.85	2.00	1.30
Rosà	33	3.90	2.80	1.85	2.00	1.45	0.90
Rossano Veneto	31	3.75	2.65	1.75	1.90	1.35	0.85
S. Giorgio delle Pertiche	42	4.40	3.35	2.10	2.25	1.70	1.10
S. Martino di Lupari	30	3.65	2.55	1.70	1.85	1.30	0.85
S. Pietro in Gù	14	1.70	1.25	0.85	0.85	0.60	0.45
Schio	32	3.85	2.75	1.75	1.95	1.40	0.85
Thiene	22	2.65	2.10	1.40	1.35	1.10	0.70
Treviso	60	6.20	4.60	2.80	3.15	2.35	1.45
Treviso P. Cavour	59	5.95	4.35	2.60	3.00	2.20	1.35
Villa del Conte	31	3.75	2.65	1.75	1.90	1.35	0.85

Da BASSANO a	Chilometri	Prezzi dei biglietti					
		a tariffa ordinaria			a mezza tariffa		
		I cl.	II cl.	III cl.	I cl.	II cl.	III cl.
Campodarsego	37	4.10	3.05	2.—	2.10	1.55	1.05
Camposampiero	30	3.65	2.55	1.70	1.85	1.30	0.85
Carmignano di Brenta	22	2.65	2.10	1.40	1.35	1.10	0.70
Cavazzale	48	5.35	3.95	2.60	2.70	2.—	1.35
Cittadella	15	1.80	1.30	0.95	0.90	0.65	0.50
Dueville	52	5.75	4.20	2.85	2.90	2.15	1.45
Fontaniva	19	2.35	1.75	1.25	1.20	0.85	0.60
Lisiera	32	3.85	2.75	1.75	1.95	1.40	0.85
Padova	48	4.80	3.65	2.30	2.45	1.85	1.20
Rosà	6	0.75	0.60	0.40	0.40	0.30	0.20
Rossano Veneto	8	1.05	0.75	0.50	0.50	0.40	0.25
S. Giorgio delle Pertiche	33	3.90	2.80	1.85	2.—	1.45	0.90
S. Martino di Lupari	21	2.55	2.—	1.35	1.30	1.05	0.65
S. Pietro in Gù	26	3.15	2.40	1.55	1.60	1.25	0.75
Schio	71	5.45	4.—	2.65	2.75	2.05	1.35
Thiene	61	6.80	5.15	3.35	3.45	2.60	1.70
Vicenza	39	4.20	3.15	2.05	2.15	1.60	1.05
Vigodarzere	43	4.45	3.40	2.15	2.25	1.75	1.10
Villa del Conte	22	2.65	2.10	1.40	1.35	1.10	0.70
Villaverla Montecchio	55	6.20	4.55	3.10	3.15	2.30	1.60

Da CASTELFRANCO VENETO a		Chilometri	Prezzi dei biglietti					
			a tariffa ordinaria			a mezza tariffa		
			I cl.	II cl.	III cl.	I cl.	II cl.	III cl.
Albaredo		7	0.85	0.65	0.45	0.45	0.35	0.25
Campodarsego	Via Camposampiero	20	2.45	1.90	1.30	1.25	0.95	0.65
	» Cittadella	34	3.95	2.90	1.90	2.—	1.50	0.95
Camposampiero	Via normale	12	1.50	1.05	0.75	0.75	0.50	0.40
	» Cittadella	27	3.30	2.50	1.65	1.70	1.30	0.80
Carmignano di Brenta		19	2.35	1.75	1.25	1.20	0.85	0.60
Cavazzale		45	5.20	3.80	2.50	2.65	1.95	1.30
Cittadella		12	1.50	1.05	0.75	0.75	0.50	0.40
Dueville		49	5.60	4.05	2.70	2.85	2.05	1.40
Fanzolo		7	0.85	0.65	0.45	0.45	0.35	0.25
Fontaniva		16	1.95	1.40	1.05	0.95	0.70	0.50
Istrana		14	1.70	1.25	0.85	0.85	0.60	0.45
Lisiera		29	3.55	2.50	1.75	1.80	1.30	0.85
Montebelluna		17	2.05	1.50	1.10	1.05	0.75	0.55
Padova	Via Camposampiero	31	3.75	2.65	1.75	1.90	1.35	0.85
	» Cittadella	45	4.60	3.50	2.25	2.35	1.80	1.15
Paese		18	2.15	1.65	1.20	1.10	0.80	0.60
Rosà		21	2.55	2.—	1.35	1.30	1.05	0.65
Rossano Veneto		19	2.35	1.75	1.25	1.20	0.85	0.60
S. Giorgio delle Pertiche	Via Camposampiero	16	1.95	1.40	1.05	0.95	0.70	0.50
	» Cittadella	30	3.65	2.55	1.70	1.85	1.30	0.85
S. Martino di Lupari		7	0.85	0.65	0.45	0.45	0.35	0.25
S. Pietro in Gù		23	2.80	2.25	1.45	1.45	1.15	0.70
Schio		68	7.80	5.70	3.65	3.95	2.90	1.85
Thiene		58	6.65	4.90	3.20	3.35	2.50	1.65
Treviso		25	3.05	2.40	1.55	1.55	1.25	0.75

Da CASTELFRANCO VENETO a	Chilometri	Prezzi dei biglietti a tariffa ordinaria			Prezzi dei biglietti a mezza tariffa		
		I cl.	II cl.	III cl.	I cl.	II cl.	III cl.
Treviso P. Cavour	23	2.80	2.15	1.40	1.45	1.10	0.70
Vicenza	36	4.05	3. —	1.95	2.05	1.55	0.95
Vigodarzere Via Camposampiero	26	3.15	2.45	1.60	1.60	1.25	0.80
Vigodarzere » Cittadella	40	4.25	3.20	2.05	2.15	1.65	1.05
Villa del Conte	19	2.35	1.75	1.25	1.20	0.85	0.60
Villaverla Montecchio	52	6.05	4.40	2.95	3.05	2.25	1.50

Da TREVISO a		Chilometri	Prezzi dei biglietti a tariffa ordinaria I cl.	II cl.	III cl.	a mezza tariffa I cl.	II cl.	III cl.
Albaredo		19	2.35	1.75	1.25	1.20	0.85	0.60
Campodarsego	Via Castelfranco	45	4.60	3.50	2.25	2.35	1.80	1.15
	» Cittadella	59	6.—	4.35	2.70	3.05	2.20	1.40
Camposampiero	Via Castelfranco	37	4.10	3.05	2.—	2.10	1.55	1.05
	» Cittadella	52	5.15	3.75	2.40	2.60	1.90	1.25
Carmignano di Brenta		44	4.55	3.45	2.15	2.30	1.75	1.10
Castelfranco Veneto		25	3.05	2.40	1.55	1.55	1.25	0.75
Cavazzale		69	7.35	5.35	3.40	3.70	2.70	1.75
Cittadella		37	4.10	3.05	2.—	2.10	1.55	1.05
Dueville		73	7.75	5.65	3.55	3.90	2.85	1.80
Fanzolo		32	3.85	2.75	1.80	1.95	1.40	0.90
Fontaniva		40	4.25	3.20	2.05	2.15	1.65	1.05
Istrana		12	1.50	1.05	0.75	0.75	0.50	0.40
Lisiera		53	5.50	3.85	2.50	2.80	1.95	1.30
Paese		7	0.85	0.65	0.45	0.45	0.35	0.25
Rosà		46	4.65	3.55	2.25	2.35	1.80	1.15
Rossano Veneto		44	4.45	3.40	2.15	2.25	1.75	1.10
S. Giorgio delle Pertiche	Via Castelfranco	41	4.35	3.30	2.10	2.20	1.70	1.10
	» Cittadella	55	5.60	3.90	2.55	2.85	2.—	1.30
S. Martino di Lupari		31	3.75	2.65	1.75	1.90	1.35	0.85
S. Pietro in Gù		47	4.70	3.65	2.30	2.40	1.85	1.20
Schio		92	10.—	7.25	4.45	5.05	3.65	2.25
Thiene		82	8.80	6.60	4.05	4.45	3.35	2.05
Vicenza		60	6.20	4.60	2.80	3.15	2.35	1.45
Vigodarzere	Via Castelfranco	51	5.15	3.75	2.40	2.60	1.90	1.25
	» Cittadella	65	6.70	4.80	3.—	3.40	2.45	1.55
Villa del Conte		44	4.45	3.45	2.15	2.25	1.75	1.10
Villaverla Montecchio		76	8.20	6.—	3.80	4.15	3.05	1.95

Da PADOVA a	Chilometri	Prezzi dei biglietti					
		a tariffa ordinaria			a mezza tariffa		
		I cl.	II cl.	III cl.	I cl.	II cl.	III cl.
Albaredo { Via Camposampiero	38	4.15	3.10	2.—	2.10	1.60	1.05
» Cittadella	53	5.15	3.75	2.40	2.60	1.90	1.25
Bassano	48	4.80	3.65	2.30	2.45	1.85	1.20
Campodarsego	11	1.40	0.95	0.70	0.70	0.50	0.35
Camposampiero	19	2.35	1.75	1.25	1.20	0.85	0.60
Carmignano di Brenta	40	4.25	3.20	2.05	2.15	1.65	1.05
Castelfranco Veneto { Via Camposampiero	31	3.75	2.65	1.75	1.90	1.35	0.85
» Cittadella	45	4.60	3.50	2.25	2.35	1.80	1.15
Cittadella	33	3.90	2.80	1.85	2.—	1.45	0.90
Fanzolo	38	4.15	3.10	2.—	2.10	1.60	1.05
Fontaniva	37	4.10	3.05	2.—	2.10	1.55	1.05
Istrana { Via Camposampiero	45	4.60	3.50	2.25	2.35	1.80	1.15
» Cittadella	59	6.—	4.35	2.70	3.05	2.20	1.40
Montebelluna	48	4.80	3.65	2.30	2.45	1.85	1.20
Paese { Via Camposampiero	49	4.90	3.70	2.35	2.50	1.90	1.20
» Cittadella	63	6.60	4.75	2.95	3.35	2.40	1.50
Rosà	42	4.40	3.35	2.10	2.25	1.70	1.10
Rossano Veneto	40	4.25	3.20	2.05	2.15	1.65	1.05
S. Giorgio delle Pertiche	15	1.80	1.30	0.95	0.90	0.65	0.50
S. Martino di Lupari { Via Camposampiero	38	4.15	3.10	2.—	2.10	1.60	1.05
» Cittadella	39	4.15	3.10	2.—	2.10	1.60	1.05
S. Pietro in Gù	44	4.45	3.40	2.15	2.25	1.75	1.10
Vigodarzere	5	0.60	0.45	0.30	0.30	0.25	0.15
Villa del Conte	26	3.15	2.45	1.60	1.60	1.25	0.80

Da MONTEBELLUNA a	Chilometri	Prezzi dei biglietti					
		a tariffa ordinaria			a mezza tariffa		
		I cl.	II cl.	III cl.	I cl.	II cl.	III cl.
Albaredo	24	2.95	2.35	1.50	1.50	1.20	0.75
Campodarsego	37	4.10	3.05	2.—	2.10	1.55	1.05
Camposampiero	29	3.55	2.50	1.75	1.80	1.30	0.85
Carmignano di Brenta	36	4.05	3.—	1.95	2.05	1.55	0.95
Castelfranco Veneto	17	2.05	1.50	1.10	1.05	0.75	0.55
Cavazzale	62	6.40	4.75	3.10	3.25	2.40	1.60
Cittadella	29	3.55	2.50	1.75	1.80	1.30	0.85
Dueville	66	6.95	4.90	3.30	3.50	2.50	1.70
Fanzolo	10	1.25	0.85	0.65	0.60	0.45	0.35
Fontaniva	33	3.90	2.80	1.85	2.—	1.45	0.90
Lisiera	46	5.55	4.35	2.80	2.80	2.20	1.45
Istrana	31	3.75	2.65	1.75	1.90	1.35	0.85
Padova	48	4.80	3.65	2.30	2.45	1.85	1.20
Rosà	38	4.15	3.10	2.—	2.10	1.60	1.05
Rossano Veneto	36	4.05	3.—	1.95	2.05	1.55	0.95
S. Giorgio delle Pertiche	33	3.90	2.80	1.85	2.—	1.45	0.90
S. Martino di Lupari	24	2.95	2.35	1.50	1.50	1.20	0.75
S. Pietro in Gù	40	4.25	3.25	2.05	2.15	1.65	1.05
Schio	85	9.20	6.55	4.15	4.65	3.30	2.10
Thiene	75	8.—	5.85	3.80	4.05	2.95	1.95
Vicenza	53	5.50	3.85	2.50	2.80	1.95	1.30
Vigodarzere	43	4.45	3.40	2.15	2.25	1.75	1.10
Villa del Conte	36	4.05	3.—	1.95	2.05	1.55	0.95
Villaverla Montecchio	69	7.40	5.25	3.55	3.75	2.65	1.80

Circolare N. 1. (C. M.).

Divieti e restrizioni nell'esportazione delle merci.

(Vedi Ordine di servizio N. 270 e Circolare N. 121-1914).

Con la circolare N. 121-1914 si è provveduto a riassumere le norme principali a cui le stazioni debbono attenersi nell'accettazione delle merci colpite da divieto di esportazione, assoluta o condizionata, ed a raccogliere in un elenco, per maggiore comodità delle stazioni, le merci medesime.

E poichè le disposizioni che ci pervengono dal Ministero delle finanze (Direzione generale delle gabelle) circa i divieti di esportazione, loro revoche od ammissioni condizionate, anche per una stessa qualità di merce, si susseguono talvolta a così breve distanza di tempo che la loro pubblicazione settimanale nel Bollettino Ufficiale, che necessariamente non può avvenire che con ritardo, può dar luogo ad equivoci e dubbi, così si avvertono le stazioni che d'ora in avanti non si farà più luogo, caso per caso, alla detta pubblicazione e però esse dovranno esclusivamente attenersi alle disposizioni che in merito loro perverranno dal Servizio o dalle Divisioni Movimento.

Questa Direzione generale provvederà però a pubblicare periodicamente sul Bollettino Ufficiale dei riassunti delle disposizioni pervenute in materia coll'indicazione delle merci colpite dai divieti di esportazione così come si è fatto colla circolare sopra ricordata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 2. (C.).

Biglietti facoltativi in servizio cumulativo italiano.

Con riferimento a quanto è detto al punto 14 *a*) dell'Ordine di servizio N. 171-1913, si prescrive che nei casi di emissione di biglietti facoltativi a tariffa ordinaria, in servizio cumulativo con

l'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda e con le ferrovie *Santhià-Biella, Sondrio-Tirano, Roma-Albano L.-Nettuno e Circumetnea*, dovrà sempre usarsi il biglietto speciale Mod. Ci-203 A (*con fascia rossa*) e non già, come spesso avviene, i biglietti facoltativi a cartoncino (interi e per ragazzi) il cui uso deve rimanere limitato al solo servizio interno della Rete.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Comunicazione.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 18 dicembre 1914, N. 68, del ministro della Guerra, è stato escluso dal fare offerte, per tutti i contratti di conto dello Stato il Sig. Rizzo Ferdinando fu Michele domiciliato a Napoli.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

VARIAZIONI all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
1ª	Delegato	**Santoro** cav. ing. Filippo - Ispettore Capo - Divisione Traz. Genova.	**Santoro** cav. ing. Filippo - Ispettore Capo. - Div. Trazione Venezia.
4ª	id.	**Valenziani** Emilio - Assist. dei lavori - Uff. Costr. Bologna.	**7-8-14** - Ha ripreso servizio per cessazione aspettativa.
7ª	Delegato supplente	**Ruggiero** Nicandro - Applicato - Rag. Comp. Napoli.	**1-10-914** - In aspettativa per servizio militare.
9ª	Delegato	**Gatti** Pietro - Manovale - Div. Traz. Genova.	**Gatti** Pietro - Portiere - Divisione Traz. Genova.
[illegible]	Id.	**Interdonato** Giuseppe - Usciere - Div. Mov. Palermo.	**Interdonato** Giuseppe - Usciere - Div. Mov. Reggio Calabria.
19ª	Id.	**Boddi** Ferruccio - Fuochista - D. L. Roma S. Lor.	**Boddi** Ferruccio - Fuochista D. L. Civitavecchia.
21ª	Delegato supplente	**Martinelli** Michele - Oper. di 2ª cl. - S. R. Napoli.	**Martinelli** Michele - Operaio di 2ª cl. - Staz. Catanzaro M.na.
21ª	Id.	**Vassanelli** Carlo - Oper. di 1ª cl. - Off. Veic. Verona.	**Vassanelli** Carlo - Operaio di 1ª cl. - Off. locom. Verona.
22ª	Id.	**Cantori** Romeo - Oper. di 1ª cl. - Dep. loc. Rimini.	**Cantori** Romeo - Operaio di 1ª cl. - Off. loc. Rimini.
25ª	Delegato	**Rendiniello** Fortunato - manovale d'off. - Offic. Veicoli Foggia.	**13-12-914** - morto.
26ª	Id.	**Lelli** Francesco - C. staz. di 1° gr. - Staz. Arezzo.	**18-10-914** - morto.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
26ª	Delegato supplente	**Ferrante** Francesco - C. stazione di 1° gr. - Staz. Livorno M.	**Ferrante** Francesco - Capo staz. di 1° gr. Staz. Bari. (Diventato Delegato).
27ª	Delegato	**Colaneri** Giovanni - C. staz. di 2° gr. - Staz. Battipaglia.	**Colaneri** Giovanni - C. staz. di 1° gr. Staz. Battipaglia.
28ª	Id.	**Gallerani** rag. Giuseppe - Applicato - Staz. Lucca.	**Gallerani** rag. Giuseppe - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Lucca.
27ª	Id.	**Gheri** Gabriello - Capo stazione di 2° gr. -Staz. Ancona C.	**Gheri** Gabriello - Capo staz. di 1° gr. - Staz. Ancona C.
30ª	Id.	**Baldi** Ezio - Applicato - Stazione Ancona.	**Baldi** Ezio - Applicato - Stazione Antrodoco.
30ª	Id.	**Clemenza** Mariano - Applicato - Staz. Catania.	**Clemenza** Mariano - Applicato - Staz. Giarre Riposto.
31ª	Id.	**Capannari** Marcello - Aiut. Appl. - Staz. Roma Termini.	**Capannari** Marcello - Aiut. Appl. - Staz. Ceprano.
31ª	Id.	**De Pinto** Raffaele - Aiut. Appl. - Staz. Fabriano.	**De Pinto** Raffaele - Aiut. - Appl. - Staz. Albacina.
33ª	Id.	**Tartaglino** Giacomo - Capo sq. alle merci - Staz. Asti.	Rimasto Rappresentante supplente con le funzioni di Rappresentante effettivo.
33ª	—	**Travagli** Umberto - Capo sq. alle merci - Stazione Ancona.	**Travagli** Umberto - Capo sq. alle merci - Staz. Fabriano. (Reintegrato nel mandato di Deleg. suppl. perchè revocato il provvedimento della degradazione).
35ª	Delegato	**Marconi** Francesco - Manovratore - Staz. Verona P. V.	**Marconi** Francesco - C. sq. manovratori - Staz. Verona P. V.
35ª	Delegato supplente	**Odoardi** Antonio - C. sq. manovratori - Staz. Foligno.	**Odoardi** Antonio - C. sq. manovratori - Staz. Ancona.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
37ª	Delegato supplente	**Rugiadi** Antonio - C. Conduttore princ. di 2° gr. - P. V. Sampierdarena.	**Rugiadi** Antonio - C. Cond. princ. di 1° gr. P. V. Sampierdarena.
39ª	Delegato supplente	**Graziano** Luigi - Frenatore P. V. Brescia.	**Graziano** Luigi - Guardafreno - P. V. Brescia.
39ª	Id.	**Vergnani** Stefano - Frenatore - P. V. Palermo.	**Vergnani** Stefano - Guardafreno - P. V. Palermo.

Circolare N. 1R (C.).

Congresso della Federazione nazionale fra impiegati della Cassa nazionale infortuni in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dall'8 all'11 gennaio 1915.

Ritorno: dal 10 al 13 gennaio 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 2R (C.).

IV Congresso nazionale contro la tubercolosi in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La Concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° febbraio al 9 febbraio 1915.

Ritorno: dal 7 febbraio al 16 febbraio 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma 1915 -- Tip. Editrice Nazionale – C. 80.

ANNO VIII - N. 2

14 GENNAIO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

27 dicembre 1914 — R. D. n. 1454, col quale viene esteso ad altre merci il divieto di esportazione . . . . Pag. 3

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 7. — Servizio italo-germanico . . . . Pag. 21
Ordine di servizio n. 8. — Biglietti di abbonamento speciali . . . . . » 22
Ordine di servizio n. 9. — Concessione speciale XIV . . . . » ivi
Ordine di servizio n. 10. — Tariffa eccezionale interna sicula N. 401 P. V. » 23
Ordine di servizio n. 11. — Servizio cumulativo con la Società Veneta . » ivi
Ordine di servizio n. 12. — Facoltà di servizio nella stazione di Catania centrale. . . . . » 24
Ordine di servizio n. 13. — Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna . . . . » ivi
Circolare n. 3. — Certificati di origine pei trasporti in destinazione od in transito per la Francia. . . . . » 25
Comunicazioni — Opera di previdenza a favore del personale . . . . » 28
— Esclusioni dalle gare . . . . » 31

Roma, gennaio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata* :

Ordine di servizio n. 1v. — Agevolezze di tariffa per i trasporti di agrumi di produzione nazionale . . . . Pag. 1

In appendice :

Circolare n. 3R. — Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi Pag. 3

Circolare n. 4R. — Congresso dell'Unione velocipedistica italiana in Alessandria. . . . . » 6

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria :

(Per memoria).

R. D. 27 *dicembre* 1914, *n.* 1454, *col quale viene esteso ad altre merci il divieto di esportazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visti i RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758; 6 agosto 1914, n. 790; 28 ottobre 1914, n. 1186; 13 novembre 1914, n. 1232, e 22 novembre 1914, n. 1278, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci e ne fu regolato il transito;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle merci delle quali fu vietata l'esportazione con i RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790, 28 ottobre 1914, n. 1186 e 22 novembre 1914, n. 1278 sono aggiunte le seguenti: piriti, emanite ed altri minerali di ferro, ghisa anche in getti.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

(1) *Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 2 del 4 gennaio 1915.*

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 dicembre 1914.

VITTORIO EMANUELE

SALANDRA — DANEO — SONNINO — ZUPELLI — VIALE — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine di servizio N. 7. (C.).

Servizio italo-germanico.

Col 1° gennaio 1915 è entrato in vigore un 4° supplemento alla parte II A della tariffa diretta italo-germanica, il quale, oltre a singole varianti ed aggiunte all'elenco delle stazioni germaniche ed a diverse tariffe eccezionali, comprende specialmente: la ristampa della tariffa eccezionale N. 8 P. V. per merci in genere, causa la istituzione di una nuova serie *c* applicabile soltanto ai trasporti in partenza dalla Germania; l'ammissione di molte stazioni alla eccezionale N. 23 P. V. per zolfo dall'Italia, alla eccezionale N. 25 P. V. per cotone ed alla eccezionale N. 31 P. V. per canapa; nonchè riduzioni nella eccezionale dei carboni per le provenienze dalla Slesia.

Pure dal 1° gennaio 1915 avranno vigore:

a) foglio di modificazioni alla parte I, B. della tariffa italo-germanica, relativamente alle voci N. 354-1247 Cacao ecc., N. 1158-1738 Agrumi ecc. e N. 1162-1737 Ananas ecc della Nomenclatura P. V.;

b) foglio di aggiunte alla parte II A contenente soltanto le riduzioni che le ferrovie estere concedono sulle loro percorrenze ai trasporti di agrumi, banani e cacao in grani e macinato. Le aggiunte sono fatte nelle tariffe eccezionali N. 12 P. V. e N. 45 P. V. Acc.

Queste pubblicazioni saranno distribuite al solito dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze e poste in vendita nelle stazioni principali al prezzo rispettivamente su ciascuna indicato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 8. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordini di servizio n. 106-1910 e 39-1913).

Nell'allegato *B* all'Ordine di servizio n. 106-1910 ed in quello n. 1 all'Ordine di servizio n. 39-1913 devesi aggiungere il nome della stazione di Melito di Porto Salvo, la quale, a partire dal 1° gennaio corrente, è stata fornita degli abbonamenti speciali delle serie XX e P nonchè dei biglietti di congiunzione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 9. (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di servizio n. 15-1914).

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV, di cui l'allegato B all'Ordine di servizio N. 15-1914, aggiungansi, alla sede opportuna, le seguenti Società:

Sedi	*Denominazione*
Rivarolo Ligure	Società ginnastica Sport Club Aurora Teglia « Scat ».
Torino	Società ginnastica « Foot Ball Club Torino ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 10. (C.).

Tariffa eccezionale interna sicula N. 401 P. V.

(Vedi Ordine di servizio N. 175-1914).

Col 16 gennaio 1915 la tariffa eccezionale N. 401, serie B, interna sicula, valevole per i trasporti di cereali e legumi secchi, sarà estesa alle spedizioni dirette alla stazione di Vittoria.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 11. (C.).

Servizio cumulativo con la Società Veneta.

(Vedi Ordine di servizio N. 412-1914).

Con riferimento all'ordine di servizio n. 412-1914, si avverte che, agli effetti dell'applicazione della soprattassa per il transito fra Bologna (Stato) e Bologna S. Vitale, sono da considerarsi a carro completo le spedizioni di bestiame fruenti delle tariffe speciali n. 52 e 53 P. V. Acc. (comprese le bestie feroci); quelle per le quali è richiesto dal mittente l'uso esclusivo di un carro (seconda parte dell'art. 80 delle tariffe) ed infine le spedizioni di cavalli in vagone scuderia (art. 81).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 12. (M. e C.).

Facoltà di servizio nella stazione di Catania centrale.

(Vedi Ordine di servizio N. 114-1912).

Dal giorno 16 gennaio 1915 la stazione di Catania Centrale viene riammessa ai trasporti in arrivo e partenza a piccola velocità ordinaria di merci in collettame e di veicoli, rimanendo però esclusa dai trasporti di bestiame.

In conseguenza di quanto sopra, alla pag. 20 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914), si dovrà cancellare il richiamo 9 nella colonna 11 di contro al nome di Catania Centrale e sopprimere la relativa nota in calce.

La nota (8) a piedi della pagina stessa resterà modificata come segue:

« Esclusi i trasporti in arrivo a vagone completo di cereali e legumi secchi provenienti da Catania Acquicella ed oltre. Tale esclusione non è però estesa al servizio di transito e di scambio di cui la nota (c) della presente pagina ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 13. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di servizio N. 339-1914).

Con riferimento al penultimo capoverso del punto 24 dell'Ordine di servizio n. 339-1914, si avverte che gli ordinari documenti di trasporto potranno essere accettati, per le spedizioni in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, soltanto fino a tutto il 31 gennaio 1915.

Per conseguenza, a principiare dal 1° febbraio 1915, le stazioni dovranno esigere dai mittenti, per le spedizioni anzidette, la presentazione dei documenti di trasporto perfettamente conformi ai modelli che costituiscono gli allegati A, B e C, alla parte II delle « Condizioni e tariffe » valevoli per il servizio cumulativo di cui trattasi (ediz. 1° novembre 1914).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 3. (C.).

Certificati di origine pei trasporti in destinazione od in transito per la Francia.

Il Governo francese ha disposto che tutti i trasporti di qualsiasi merce dall'Italia, dalla Svizzera, dalla Spagna e dall'Olanda non siano ammessi all'importazione od al transito in Francia se non sono scortati da un certificato rilasciato dalle Dogane dei detti paesi che attesti che la merce è originaria dai medesimi e comprovi che la sua esportazione non è a scarico di bolletta cauzione o di bolletta di esenzione per transito od uscita da deposito, o di bolletta di temporanea importazione.

Il detto certificato, che è esente da legalizzazione da parte dei Consoli francesi, è da redigersi su apposito modello conforme a quello allegato per norma alla presente Circolare, e che incombe ai mittenti di provvedersi per la presentazione alle dette Dogane, dalle quali viene poi rilasciato con le attestazioni volute, avvertendo che per fruire della tassa minima di bollo francese di centesimi 60, occorre che il modello stesso non superi le dimensioni di millimetri 245 × 175.

In conseguenza di quanto precede e per quanto ci riguarda, si avverte che le stazioni dovranno esigere dai mittenti che i trasporti di merci in destinazione od in transito per la Francia siano, in aggiunta agli ordinari documenti, scortati dal certifi-

cato d'origine in parola regolamentare compilato e munito delle attestazioni di una Dogana italiana.

Tuttavia potranno anche accertarsi dalle stazioni i trasporti, di cui è caso, senza la scorta del ripetuto certificato, a condizione però che i mittenti abbiano a presentare a partenza, in sua vece, i documenti di prova dell'origine italiana della merce e così validi da consentire alle Dogane italiane di Ventimiglia e Modane di emettere il certificato voluto dalla Dogana francese.

Per le spedizioni di tessuti di seta è conveniente, nell'interesse degli esportatori italiani, che il certificato di origine contenga l'indicazione del numero dei tagli e, quando trattisi di pezze portanti etichette, quelle del numero e del peso di ciascuna pezza.

I trasporti di merci provenienti dai Paesi esteri in principio citati e che devono attraversare il Regno per essere importati in Francia o transitarvi, saranno da respingersi dalle nostre stazioni di confine di terra o di mare se non sono scortati dal certificato prescritto.

Ad ogni modo si fa presente che, in forza dell'articolo 10 della convenzione internazionale di Berna sui trasporti per ferrovia e dell'articolo 8 delle tariffe interne, l'osservanza delle prescrizioni di cui trattasi compete esclusivamente alle parti speditrici, per cui, come da avviso pubblicato, questa Amministrazione declina ogni e qualsiasi responsabilità diretta od indiretta per tutte le conseguenze che potrebbero derivare dalla mancata od imperfetta osservanza delle prescrizioni medesime.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21, *e* 22.

Allegato alla Circolare n. 3-1905.

Certificato d'origine

Il sottoscritto [1] .... *attesta che le merci qui appresso indicate sono d'origine italiana e certifica che la loro esportazione non è a scarico di bolletta cauzione o di bolletta di esenzione per transito od uscita da deposito, o di bolletta di temporanea importazione.*

Indicazione delle merci.

Qualità	Marche e numero dei colli	Quantità dei colli	Natura della merce	Peso lordo dei colli	Peso netto dei colli	Modo di trasporto

A ...., *il* ....

Bollo

(1) **Funzionario della dogana.**

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(Legge 19 giugno 1913, N. 641).

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino N. 42 del 15 ottobre 1914 la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato a tutto il 31 dicembre 1914 le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	ESERCIZIO	Indennità di buonuscita (art. 1 § 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani. (art. 1 § 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi. (art. 1 § 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)			
		ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
		N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° ottobre a tutto il 31 dicembre 1914.	1912-13	1	348 50	7	2.739 53	3	1.056	1	360	5	32 71	1	7 80
	1913-14	5	2.005 57	52	27.016 02	20	7.197	2	840	8	69 18	2	13 75
	1914-15	908	703.786 21	64	34.764 31	59	19.763	2	660	—	— —	—	— —
Aggiungendo quelle approvate precedentemente .	. . .	5501	4.193.475 97	1082	651.856 64	707	250.610	29	10.254	93	703 89	8	47 36
Si ha un totale a tutto il 31 dicembre 1914.		6415	4.899.614 25	1205	716.376 50	789	278.626	34	12.114	106	805 78	11	68 91

Il Consiglio di amministrazione in adunanza del 23 ottobre 1914 ha ratificate le concessioni di sussidi temporanei, assegni alimentari vitalizi, ricoveri di orfani e integrazioni di assegni alimentari vitalizi approvate dal Comitato sulla disponibilità degli esercizi finanziari 1912-13 e 1913-14, come da comunicazioni fatte sui precedenti bollettini.

Inoltre, in adunanza 29 ottobre 1914, il Consiglio medesimo, su proposta del Comitato dell'Opera, ha deliberato che per l'esercizio finanziario 1914-15, sia erogata, per le concessioni facoltative sopra specificate, una somma che, capitalizzata, non superi l'annualità presunta disponibile di L. 264,000.

Sulla disponibilità del suddetto esercizio finanziario 1914-15 furono approvate dal Comitato, dopo il 30 settembre 1914, le seguenti concessioni:

1° Sussidi temporanei.

(Art. 1 n. 2 lettera *c*) della legge).

N. 5 a favore degli orfani sottoindicati:

Maria e *Giuseppe*, orfani dell'Applicato pensionato *Ferrando* Maurizio (48788): L. 403 annue, con decorrenza dal 1° ottobre 1914;

Giovanni e *Pietro*, orfani del Capo-Squadra merci pensionato *Gribaudi* Michele (84154): L. 312 annue, con decorrenza dal 1° ottobre 1914;

Anna, orfana del deviatore pensionato *Silvestri* Francesco (59504): L. 240 annue, con decorrenza dal 1° settembre 1914;

Raffaele, *Emma* e *Nicola*, orfani del manovale pensionato *De-Matteo* Vincenzo (8815): L. 360 annue, con decorrenza dal 1° settembre 1914;

Emilio e *Luigia*, orfani del macchinista pensionato *De Carli* Leonardo (54309): L. 312 annue, con decorrenza dal 1° novembre 1914.

2° Assegni alimentari vitalizi.

(Art. 1 n. 3 lettera *e*) della legge).

N. 5 a favore delle sottoindicate persone di famiglia di ex agenti:

Mecheri Guglielma, sorella dell'Ispettore *Mecheri* Silvio (58449): L. 360 annue, con decorrenza dal 1° luglio 1914;

Mazzoncini Selvaggia, vedova dell'Aiutante Applicato *Cenni* Alfredo (124781): L. 300 annue, con decorrenza dal 1° ottobre 1914;

Mangano Carmela, sorella del macchinista *Mangano* Giuseppe (2102): L. 300 annue, con decorrenza dal 1° luglio 1914;

Gabbrielli Marianna, figlia maggiorenne del guardia stazione *Gabbrielli* Carlo (14926): L. 300 annue con decorrenza dal 1° dicembre 1914;

Ferrante Anna, vedova dell'operaio *La Gala* Francesco (114309): L. 300 annue, con decorrenza dal 1° novembre 1914.

3° Ricovero di orfani.

(Art. 2° penultimo capoverso della legge).

N. 14 a favore degli orfani sottoindicati:

Tancredi ed *Innocenzo*, orfani del capo conduttore *Vignola* Giacomo (81215);

Ciro, orfano del macchinista *Lepre* Luigi (71964);

Giuseppe, orfano del guardiano *Lastrai* Salvatore (83844);

Dante, orfano del guardiano *Arcari* Giuseppe (26832);

Antonio, orfano del macchinista *Molin* Bartolomeo (32804);

Felice, orfano del guardiano *Magini* Gherardo (68766);

Enrico e *Galileo*, orfani del guardiano *Bisdomini* Davide (72877);

Zita, orfana del guardia di stazione *Calducci* Domenico (9825);

Palma, orfana del guardiano *Lauriello* Giosuè (34658);

Alessandro ed *Anna*, orfani del manovale *Santini* Giuseppe (32147);

Nicola, orfano del capo stazione di 1° grado *Guarino* Gaetano (9988).

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato dell'Opera nominati i seguenti patroni cui venne affidata l'assistenza e la sorveglianza degli orfani ricoverati in Istituti di educazione e di istruzione:

Ferreri dott. Giuseppe, Ispettore Principale, *Sondrio*.

Morelli rag. Giovanni, Applicato, *Ancona*.

Renzi Eleuterio, capo stazione, *Ferentino*.

Ragusa Paolo, capo stazione, *Girgenti*.

Budini Antonio, capo stazione, *Forlì*.

Del Moro Vincenzo, operaio pensionato, *Fermo*.

Giammetti Gustavo, capo stazione, *Nocera Inferiore*.

Vecchio ing. Giorgio, Ispettore, *Catanzaro*.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 18 dicembre 1914, n. 69 del ministero della guerra, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello stato il Sig. Baudino Antonio fu Giuseppe fornitore di calzature in Montanaro.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 17 dicembre 1914 del ministero della guerra sono stati esclusi dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Società anonima Novella Cooperativa di produzione di pellami di Bra, ed il Direttore della medesima Sig. Gandino Tommaso fu Antonio.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Ordine di servizio N. 1v (C.).

Agevolezze di tariffa per i trasporti di agrumi di produzione nazionale.

Ad attenuare i dannosi effetti della crisi agrumaria, fino a tutto il mese di giugno 1915 sono da applicarsi, limitatamente ai trasporti in provenienza dalle località ammesse come mittenti alla tariffa eccezionale N. 903 e purchè trattisi di agrumi di produzione nazionale, le seguenti agevolazioni di tariffa:

I. — Trasporti di piccoli colli.

Alle spedizioni di agrumi composte di un sol collo di peso fino a Kg. 25 e da oltre Kg. 25 fino a 40, percorrenti qualsiasi distanza sulla rete dello Stato ed eseguite in servizio interno, sono applicabili rispettivamente i prezzi di L. 1,00 e di L. 1,50, i quali comprendono la tassa per la traversata dello stretto, la sopratassa di stazione e l'aumento del sei per mille.

Le condizioni di applicazione sono quelle stesse della tariffa speciale N. 11 G. V., compresa quella che fa obbligo ai mittenti di presentare la speciale richiesta di spedizione.

La consegna a domicilio cessa di essere obbligatoria, quando i colli superano il peso di Kg. 20.

II. Trasporti a vagone completo per l'interno.

I prezzi della tariffa eccezionale N. 903, Serie A, sono ridotti del 30 % pei trasporti ammessi alla tariffa medesima, purchè caricati alla rinfusa.

La riduzione, però, non si estende alle tasse ed alle sopratasse accessorie.

L'allegato A) riproduce la suddetta tariffa con la riduzione del 30 %.

III. Trasporti a vagone completo per l'estero.

Alle spedizioni di agrumi nazionali a carro completo, provenienti dalle località in principio menzionate ed appoggiate, via mare, a Genova o Venezia, è applicabile, per il percorso dai detti porti ai transiti di confine, il prezzo di L. 0.02 per tonnellata-chilometro, oltre le tasse accessorie e tutti gli altri diritti previsti dalle vigenti tariffe, con aggiunta, per le spedizioni da Venezia, delle tasse speciali previste dalle Avvertenze (comma *d*) contenute nella Parte II B fascicolo 2 dei Servizi Internazionali, oppure nell'Allegato N. 8 alle tariffe interne, a seconda che si tratti di spedizioni effettuate sotto il regime delle tariffe dirette o da ferrovia a ferrovia.

Le spedizioni saranno da effettuarsi con lettera di vettura internazionale, e, di contro alle tasse relative alla percorrenza italiana, le stazioni di Genova e Venezia dovranno esporre l'annotazione « Tasse da rispettare ».

L'Amministrazione ha il diritto di applicare la tariffa normale nel caso in cui gli agrumi non vengano effettivamente dai transiti di confine inoltrati per l'estero.

Pel rimanente valgono le ordinarie disposizioni di tariffa.

Nulla è innovato per la scritturazione dei trasporti di cui trattasi sui Registri e Riassunti delle spedizioni, nonchè sui Registri degli arrivi.

Invece, in quanto riguarda i riassunti degli arrivi, i trasporti di cui ai punti I e II del presente O. S., dovranno essere registrati dalle stazioni destinatarie in un unico Riassunto separato, bene inteso in ordine alfabetico di stazione mittente, ovvero anche in unico gruppo a parte, dopo quello comprendente i trasporti ordinari a grande velocità di peso da 500 Kg. e più ed a piccola velocità accelerata.

Anche i transiti interni registreranno i trasporti in servizio cumulativo italiano di cui al punto II in un separato riassunto.

Per quanto riguarda i trasporti di cui al punto III i transiti di confine dovranno compilare un separato riassunto arrivi, per ogni servizio, intestandolo: « Trasporti di agrumi a tariffa ridotta dai porti di Genova o Venezia ».

Per le riduzioni concesse dalle ferrovie estere sui trasporti in Servizio diretto italo-germanico, vedasi ordine di servizio N. 7-1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

Allegato A all'Ordine di servizio N. 1v-1915.

Eccezionale N. 903, serie A, a P. V. accelerata con i prezzi ridotti del 30 %

AGRUMI

Spedizioni in servizio interno italiano

Stazioni mittenti: Quelle delle linee indicate a pag. 195 delle Tariffe (1).
Stazioni destinatarie: Quelle di tutta la rete dello Stato.

VAGONI DELLA PORTATA DI	ZONE DI PERCORRENZA						
	I	II	III	IV	V	VI	VII
	Fino a Km. 500	Da 501 a 600	Da 601 a 700	Da 701 a 800	Da 801 a 900	Da 901 a 1000	oltre 1000
	Prezzi per vagone (in lire)						
Tonnellate 8	— 91.367	0.1192 103.288	0.1100 114.292	0.1011 124.400	0.1000 134.403	0.0952 143.923	0.0752 —
Tonnellate 10	— 96.141	0.1250 108.643	0.1171 120.351	0.1071 131.064	0.1071 141.774	0.1037 152.148	0.0828 —
Tonnellate 12	— 103.435	0.1380 117.239	0.1212 129.363	0.1171 141.074	0.1149 152.568	0.1129 163.859	0.0904 —

(1) Pagina 193 delle Tariffe, edizione 1912.

Circolare N. 3R (C.).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedire l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
8674	Famiglia	Abrami Pietro	Maresciallo	Ministero Guerra
42643	Personale	Annibaldi Raffaele	S. tenente	» »
2731	»	Bitelli Ignazio	Usciere	» Marina
37306	Famiglia	Boniti Gerardo	Capitano	» Guerra
1136	»	Borrè Francesco	Cancelliere	Tribunale Alessandria
1891	Personale	Canino Gaetano	Magazz.re	Ministero del Tesoro
20300	»	Carnassi prof. Giuseppe	Insegnante	R. Istituto Tecn. Iesi
147	»	Carpegna Carlo	Verificatore	Direz. Telefoni di Stato
6942	Famiglia	Castellini dott. Dante	Veterin. pr.	Ministero Interno
6583	Personale	Centola Ottorino	Applicato	» Lavori Pubblici
22305	»	Cirillo Cesare	Agente Imp.	» Finanze
42898	»	Corradi Alessandro	S. Tenente	Comando milit. staz. Milano
7642	Famiglia	Cosentino Luigi	Cancelliere	R. Pretura di Brancaleone
24863	Personale	Cuccia Felice	Maestro	Comune di Mezzoiuso

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
?	Famiglia	Dalla Chiesa Romano	S. Tenente	Ministero Guerra
12466	Personale	De Carlini Cesare	Applicato	Ministero Interno
71641	»	Del Giudice Clorinda	Maestra	» Istruzione
8862	»	De Marco Giuseppe	Scrivano	R. Scuola Tecn. Aquila
11749	Famiglia	De Paulis prof. Giov.	Supplente	Ministero Finanze
17752	Personale	Dessi Moretti Enrico	Geom. cat.	Ministero Finanze
23[illegible]2	Famiglia	Gazzabin Achille	Ric. del Reg.	Ufficio del Registro Prov. Padova
12183	»	Gerlero Fortunato	Brigat. post.	Ministero Poste
7093	»	Magnani Luigi	Comp. catast.	» Finanze
42230	Personale	Martinelli Giovanni	S. Tenente	» Guerra
30147	»	Mens Alfonso	Tenente	13° Cavallegg. Monferrato
157[illegible]	Famiglia	Mortara cav. avv. Cesare	Procuratore del Re	R. Procura del Re, Modena
1593	»	Mazza Temistocle	Maresc. fant.	Ministero Guerra
42788	Personale	Nuovo Domenico	S. Tenente	» »
7641	»	Panzera Romeo	Maresciallo	» »
42579	»	Parabita Emanuele	S. Tenente	» »
13895	Famiglia	Parodi David	V. Segretario	R. Scuola sup. nav. Genova
42105	Personale	Pitotti Wagneur Teodolinda	Maestra	Comune di Rieti
202	»	Poledrini cav. Alfredo	Ragioniere	Ministero Grazia e Giust.
1744	»	Re-Fraschini Alberto	Agente	Telefoni di Stato - Milano
33494	»	Rizzardi Rizzardo	Tenente	Ministero Guerra
17266	»	Rosa Sestilio	Custode	Museo Castel S. Angelo Roma
28713	»	Sala prof. Margherita	Insegnante	R. Scuola Normale - Vercelli
10120	Famiglia	Sant' Elia avv. Ernesto	Pretore	a Giulianova
36147	Personale	Savarese Giuseppe	Tenente	Ministero Guerra
?	Famiglia	Segrè Lamberto	Tenente	Regg. Cavallegg. Roma

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
1188	Famiglia	Socal cav. Silvio	Maggiore	Ministero Guerra
10339	»	Stelluti ing. Vittorio	Ingegn. cat.	» Finanze
7324	»	Tringali cav. uff. Sebast.	Ispett. Gen. P. S.	» Interno
26091	Personale	Versace Giuseppe	Usciere	Intend. Finanze Messina
8415	»	Zerboni ing. Vittorio	Ing. Capo	Ufficio tecn. fin. - Cosenza

Circolare N. 4R (C.).

Congresso dell'Unione velocipedistica italiana in Alessandria.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia. I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 14 al 18 gennaio 1915.

Ritorno: dal 17 al 21 gennaio 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

Roma 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 89

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 416. — (Bollettino N. 53-1914) A pagina 1464, nona linea, invece di « convenzione », leggasi: « concessione ».

Ordine di servizio n. 405. — (Bollettino N. 52-1914). Nel prospetto allegato fare le seguenti correzioni:

Divisione di Genova - 4° riparto - Savona — Aggiungervi il tronco « Ventimiglia-Airole ».

Divisione di Firenze - 1° riparto - Firenze — Aggiungere il richiamo (*e*) di contro a Faenza nella linea Firenze-Faenza e la linea « Borgo S. Lorenzo-Pontassieve » dopo la linea Lucca-Viareggio.

» » » - *3° riparto - Spezia* — Aggiungere la linea « Fornovo-Borgo S. Donnino (*e*) », dopo la linea Avenza-Carrara.

Divisione di Palermo - riparto di Messina — rettificare in 4 il numero del riparto poichè il 3° riparto è quello tuttora esistente di Caltanissetta.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VIII - N. 3 | 21 GENNAIO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

19 novembre 1914 — R. D. n. 1442, col quale viene modificato l'articolo 2 del R. D. 15 ottobre 1914, n. 1128, portante un aumento dell'addizionale alle imposte dirette stabilita dalla legge 12 gennaio 1909, n. 12, a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 . . . . Pag. 5

26 novembre 1914 — R. D. n. 1426, da convertirsi in legge, col quale sono approvate alcune modificazioni alle tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato, in applicazione dell articolo 18 della legge 23 luglio 1914, n. 742 . . . . » 7

24 dicembre 1914 — R. D. n. 1432, col quale sono approvate alcune rettifiche al testo del regolamento allegato al Regio decreto 29 luglio 1914, n. 850, concernente la pignorabilità e sequestrabilità degli stipendi e delle pensioni degli agenti delle ferrovie dello Stato » 11

24 dicembre 1914 — R. D. n. 1435, col quale sono prorogate al 30 giugno 1915 le disposizioni di cui al R. decreto 1 settembre 1914, n. 92[illegible], concernente l'appalto e l'esecuzione dei lavori pubblici a sollievo della disoccupazione operaia . . . . » 13

31 dicembre 1914 — R. D. col quale sono accettate le dimissioni del signor comm. marchese Giuseppe Tanari da consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato. . . . . » 15

Roma, gennaio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

3 gennaio 1915 -- R. D. col quale il cav. Gaetano Alagona è nominato consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato. . . . . Pag. 1

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 14. — Sospensione del servizio merci nei giorni di domenica . . . . Pag. 35
Ordine di servizio n. 15. — Servizio italo-germanico . . . . » 36
Ordine di servizio n. 16. — Servizio cumulativo con le Poste svizzere . » ivi
Ordine di servizio n. 17. — Servizio merci nella stazione di Sella Altare » 37
Ordine di servizio n. 18. — Servizio merci italo-svizzero . . . . . . » 38
Ordine di servizio n. 19. — Estensione di servizio alle case cantoniere di Tortorella, Frattarolo, Vaccarella e Pellegrini » 39
Ordine di servizio n. 20. — Estensione di servizio nella fermata di Castellavazzo . . . . » 42
Ordine di servizio n. 21. — Appendici alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato . . . . » 44
Circolare n. 4. — Applicazione delle tasse, ai trasporti in servizio diretto internazionale . . . . » ivi
Circolare N. 5. — Chiusura dell'agenzia di città ad Edolo . . . . . » 45
Circolare N. 6. — Abbonamenti al bollettino ufficiale. . . . . . . » 46
Comunicazione. — Esclusione dalle gare . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

(Per memoria).

In appendice:

Circolare N. 5R — Concorso nazionale filodrammatico in Albenga . . . Pag. 7

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze. . . . . Pag. 1

R. D. 19 *novembre* 1914, *n.* 1442, *col quale viene modificato l'articolo* 2 *del R. D.* 15 *ottobre* 1914, *n.* 1128, *portante un aumento dell'addizionale alle imposte dirette stabilita dalla legge* 12 *gennaio* 1909, *n.* 12, *a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto del* 28 *dicembre* 1908 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduta la legge 19 luglio 1914, n. 694;

Veduto il Nostro decreto 15 ottobre 1914, n. 1128;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

All'articolo 2 del Nostro decreto 15 ottobre 1914, numero 1128, è sostituito il seguente:

A favore dei Comuni e delle Provincie danneggiate dal terremoto del 28 dicembre 1908, in luogo delle addizionali e delle soprattasse sui trasporti stabilite dagli articoli 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, 1 della legge 27 giugno 1909, n. 411, e 15 della legge 14 luglio 1912, n. 835, modificato dall'art. 5 della legge 8 giugno 1913, n. 631, verrà corrisposta per il secondo semestre del corrente esercizio 1914-915, la somma di L. 9.100.000, da iscriversi negli stati di previsione dei Ministeri cui riguardano le spese da effettuarsi coi proventi delle addizionali e delle soprattasse predette.

(1) *Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 9 del 13 gennaio 1915.*

Il presente decreto sarà comunicato al Parlamento entro il 30 novembre 1914.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 novembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 26 *novembre* **1914,** *n.* **1426,** *col quale sono approvate alcune modificazioni alle tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato, in applicazione dell'articolo* **18** *della legge* **23** *luglio* **1914,** *n.* **742 (1).**

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 18 della legge n. 742, del 23 luglio 1914, concernente disposizioni per il personale delle ferrovie dello Stato e per modificazioni di tariffe;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le modificazioni risultanti dall'unito prospetto, vistato d'ordine Nostro dai ministri proponenti, agli articoli 7, 58, 117, 120-*bis* delle Tariffe e condizioni pei trasporti, nonchè alle condizioni di applicazione delle tariffe speciali 50, 51, 54 P. V. accelerata; temporanea P. V. accelerata; locale 502 P. V. accelerata; eccezionali 901 e 903 P. V. accelerata.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

---

(1) *Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 5 dell'8 gennaio 1915.*

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 novembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO — CAVASOLA.

Visto. *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Modificazioni alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato

Il terzo capoverso dell'articolo 7 è sostituito dai seguenti:

Nei giorni di domenica le operazioni di ricevimento e di riconsegna delle spedizioni a G. V. ed a P. V. accelerata sono sospese. È fatta eccezione per l'accettazione e la riconsegna delle seguenti merci: lievito e glutine, pane comune compresi i grissini, giornali, feretri, ceneri mortuarie, addobbi funebri, casse mortuarie, candele e torce per funerali, sieri curativi, ossigeni, fiori freschi ed artificiali, bozzoli vivi, seme bachi, foglie di gelso, ghiaccio, neve e tutte le merci per le quali sia ammesso e sia stato chiesto l'acceleramento della resa.

È fatta pure eccezione per la riconsegna delle merci seguenti: bestiame (comprese le bestie feroci) ed altri animali vivi, bestiame minuto (agnelli, capretti, porcellini, vitellini) macellato, con o senza pelle, burro fresco, carni fresche macellate, cacciagione o selvaggina,

conigli morti, formaggi freschi, frutta fresche, funghi freschi, gamberi e granchi, latte fresco, latticini, ortaglie e verdure fresche, ostriche, cappe, ricci e frutti di mare in genere, pesci vivi di ogni specie e pesci morti freschi, pollame vivo e morto, compresi i piccioni, le tortore e simili, rane, tartufi, uva fresca.

Il terzo capoverso dell'articolo 58 è sostituito dal seguente:

Tale aumento però non si applica alle merci che a norma dell'articolo 7 possono essere riconsegnate nei giorni di domenica.

Il terzo ed il quarto capoverso dell'articolo 117 sono sostituiti dal seguente:

Per le spedizioni a G. V. a P. V. accelerata ed a P. V. che dovrebbero essere ritirate nella domenica, il termine di ritiro è prorogato di 24 ore. Tale prolungamento non riguarda le merci che, a norma dell'articolo 7, possono essere riconsegnate nei giorni di domenica.

Il quinto capoverso del detto articolo 117 è abrogato.

L'ultimo capoverso dello stesso articolo 117 è sostituito dal seguente:

Tale condono però non è esteso alle merci a grande velocità od a piccola velocità accelerata che, a norma dell'art. 7, possono essere riconsegnate nella domenica, nè agli esplosivi a piccola velocità nominati nell'articolo medesimo, che possono essere ritirati nelle ore antimeridiane della domenica.

L'ottavo capoverso dell'art. 120-*bis* è sostituito dal seguente:

Per le spedizioni a grande velocità la presa a domicilio ed il ricevimento da parte delle agenzie di città e la consegna a domicilio non si effettuano nei giorni di domenica; negli altri giorni festivi di cui l'allegato 2 non si effettuano dopo le ore 12.

Nel primo capoverso della condizione 6ª della tariffa speciale numero 50 P. V. accelerata; nel primo capoverso della condizione 3ª della tariffa speciale n. 51 P. V. accelerata; nel primo capoverso della condizione 3ª della tariffa speciale n. 54 P. V. accelerata; nel primo capoverso della condizione 3ª della tariffa speciale temporanea P. V. accelerata; nel secondo capoverso della condizione 4ª della tariffa locale n. 502 P. V. accelerata; nel primo capoverso della condizione 6ª della tariffa eccezionale n. 901 P. V. accelerata e nel secondo capoverso della condizione 4ª della tariffa eccezionale n. 903 P. V. accelerata, le parole: « Quando la riconsegna dovesse eseguirsi nelle ore pomeridiane della domenica », sono sostituite dalle seguenti: « Quando la riconsegna dovesse eseguirsi nella domenica ».

Negli stessi capoversi e condizioni sopra indicati delle tariffe speciale n. 50, speciale temporanea ed eccezionale 901 a P. V. accelerata, le parole: « riconsegnate anche nelle ore pomeridiane », sono sostituite dalle seguenti: « riconsegnate anche nei giorni di domenica ».

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro

CARCANO.

Il ministro dei lavori pubblici

CIUFFELLI.

Il ministro d'agricoltura, industria e commercio.

CAVASOLA.

R. D. 24 *dicembre* 1914, *n.* 1432, *col quale sono approvate alcune rettifiche al testo del regolamento allegato al Regio decreto* 29 *luglio* 1914, *n.* 850, *concernente la pignorabilità e sequestrabilità degli stipendi e delle pensioni degli agenti delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 29 luglio 1914, n. 850, con cui fu approvato il regolamento sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli stipendi, delle paghe e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi e delle paghe degli agenti appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Ritenuto che nel testo di detto regolamento, allegato al decreto sovracitato, sono incorsi alcuni errori di stampa che possono influire sulla interpretazione delle disposizioni del regolamento stesso;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per il tesoro e per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Sono approvate le seguenti rettifiche al testo a stampa del regolamento allegato al Regio decreto 29 luglio 1914, n. 850:

all'articolo 17, secondo comma, invece di « al predetto articolo 5 » deve leggersi « al precedente articolo »;

(1) *Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 8 del 12 gennaio 1915.*

all'articolo 29, ultima parte della lettera *c*), invece che « dal seguente articolo » deve leggersi « dal seguente articolo 33 »;

all'articolo 45, ultima parte del secondo comma, invece che « se la data di registrazione fiscale del relativo atto sia » deve leggersi « se la data di registrazione fiscale del relativo atto non sia »;

all'articolo 47, primo comma, invece di « articolo 60 » deve leggersi « articolo 57 »;

all'articolo 60, lettera *b*), in luogo di « articolo 48 (2° comma) » deve leggersi « articolo 48 (1° comma) »;

all'articolo 61, in luogo di « al 2° comma dell'articolo 48 » deve leggersi « al 1° comma dell'articolo 48 »;

all'articolo 65, 2° comma, in luogo di « all'articolo 45 » deve leggersi « all'articolo 37 ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 dicembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. R. 24 *dicembre* 1914, *n.* 1435, *col quale sono prorogate al* 30 *giugno* 1915 *le disposizioni di cui al R. decreto* 1° *settembre* 1914, *n.* 920, *concernente l'appalto e l'esecuzione dei lavori pubblici a sollievo della disoccupazione operaia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavroi pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni, di cui al decreto Reale 1° settembre 1914, n. 920, concernenti lo appalto e la esecuzione dei lavori pubblici a sollievo della disoccupazione operaia, avranno vigore fino al 30 giugno 1915

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) *Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 8 del 12 gennaio 1915.*

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 dicembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 31 *dicembre* 1914, *col quale sono accettate le dimissioni del signor comm. marchese Giuseppe Tanari da consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Veduto il Nostro decreto 24 dicembre 1911, con cui si nominava a membro del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato il signor comm. marchese Giuseppe Tanari;

Vista la lettera in data 29 dicembre 1914 con la quale egli ha rassegnato le dimissioni dal detto ufficio;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Sono accettate le dimissioni del signor comm. marchese Giuseppe Tanari da membro del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

R. D. 3 *gennaio* 1915, *col quale il cav. Gaetano Alagona è nominato consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il signor cav. Gaetano Alagona è nominato consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato, con effetto dal 16 gennaio 1915.

Il Nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 3 gennaio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

(1) *Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 8 del 12 gennaio 1915.*

Ordine di servizio N. 14. (C. M.).

Sospensione del servizio merci nei giorni di domenica.

In attuazione del disposto dell'art. 18 della legge 23 luglio 1914, n. 742, col quale fu stabilita la sospensione nelle domeniche delle operazioni di ricevimento e di riconsegna delle spedizioni a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V., ad eccezione di quelle il cui trasporto e la cui riconsegna siano indilazionabili, venne emanato il Decreto Reale 26 novembre 1914, n. 1426, col quale è stato determinato per quali spedizioni a G. V. ed a P. V. Acc. è ammessa l'accettazione e la riconsegna, oppure la sola riconsegna, nei giorni di domenica. Per le spedizioni a P. V. ordinaria restano ferme le disposizioni attualmente in vigore, in forza delle quali è ammessa la riconsegna, fino al mezzogiorno delle domeniche, dei soli trasporti delle merci esplosive di cui alle categorie 12ª. 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle Tariffe.

Avvertito che il provvedimento entra in vigore a datare dal 24 corrente mese, si riportano nell'Allegato le modificazioni da apportarsi agli articoli 7, 58, 117 e 120 bis delle Tariffe e Condizioni pei trasporti, richiamando più particolarmente l'attenzione sulla nuova disposizione dell'art. 7 delle Tariffe.

Le modificazioni stesse e le conseguenti varianti da apportarsi nelle condizioni particolari di alcune tariffe speciali, locali ed eccezionali, saranno comprese in una prossima appendice alle suddette Tariffe e Condizioni pei trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio N. 14-1915.

Modificazioni da farsi alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato

---

Il terzo capoverso dell'art. 7 è sostituito dai seguenti:

Nei giorni di domenica le operazioni di ricevimento e di riconsegna delle spedizioni a G. V. ed a Piccola Velocità Accelerata sono sospese. È fatta eccezione per l'accettazione e la riconsegna delle seguenti merci: lievito e glutine, pane comune compresi i grissini, giornali, feretri, ceneri mortuarie, addobbi funebri, casse mortuarie, candele e torce per funerali, sieri curativi, ossigeni, fiori freschi ed artificiali, bozzoli vivi, seme bachi, foglie di gelso, ghiaccio, neve e tutte le merci per le quali sia ammesso e sia stato chiesto l'acceleramento della resa.

È fatta pure eccezione per la riconsegna delle merci seguenti: bestiame (comprese le bestie feroci) ed altri animali vivi, bestiame minuto (agnelli, capretti, porcellini, vitellini) macellato, con o senza pelle, burro fresco, carni fresche macellate, cacciagione o selvaggina, conigli morti, formaggi freschi, frutta fresche, funghi freschi, gamberi e granchi, latte fresco, latticini, ortaglie e verdure fresche, ostriche, cappe, ricci e frutti di mare in genere, pesci vivi di ogni specie e pesci morti freschi, pollame vivo e morto, compresi i piccioni, le tortore e simili, rane, tartufi, uva fresca.

Il terzo capoverso dell'art. 58 è sostituito dal seguente:

Tale aumento però non si applica alle merci che a norma dell'articolo 7 possono essere riconsegnate nei giorni di domenica.

Il terzo ed il quarto capoverso dell'articolo 117 sono sostituiti dal seguente:

Per le spedizioni a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità che dovrebbero essere ritirate nella domenica, il termine di ritiro è prorogato di 24 ore. Tale prolungamento non riguarda le merci che, a norma dell'articolo 7, possono essere riconsegnate nei giorni di domenica.

Il quinto capoverso del detto articolo 117 è abrogato.

L'ultimo capoverso dello stesso articolo 117 è sostituito dal seguente:

Tale condono però non è esteso alle merci a grande velocità od a piccola velocità accelerata che, a norma dell'articolo 7, possono essere riconsegnate nella domenica, nè agli eplosivi a piccola velocità nominati nell'articolo medesimo, che possono essere ritirati nelle ore antimeridiane della domenica.

L'ottavo capoverso dell'articolo 120 bis è sostituito dal seguente:

Per le spedizioni a G. V., la presa a domicilio ed il ricevimento da parte delle agenzie di città e la consegna a domicilio non si effettuano nei giorni di domenica; negli altri giorni festivi di cui l'Allegato 2 non si effettuano dopo le ore 12.

Ordine di servizio N. 15. (C.).

Servizio italo-germanico.

Con effetto immediato la stazione di Cotrone viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 3 P. V., per i trasporti di zolfo a vagone completo di almeno 10 tonnellate, dall'Italia alla Germania e non viceversa, coi seguenti prezzi per quintale:

Cotrone	Chiasso (G.) . . .	3,57
	Peri (G.)	3,27
	Pontebba (G.) . . .	3,68

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta a mano nella citata eccezionale a pag. 147 della Parte II B, fascicolo 2, dei servizi internazionali, dove figura già la detta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 16. (C.).

Servizio cumulativo con le Poste svizzere.

(Vedi Ordine di Servizio N. 226-1913).

SECONDO SUPPLEMENTO ALLA TARIFFA DIRETTA (EDIZIONE 16 LUGLIO 1913).

L'Amministrazione delle poste svizzere informa che stante l'attuale stato di guerra i trasporti di *Messaggerie* in destinazione della Gran Bretagna non possono effettuarsi per la via di Calais o di Ostenda e per conseguenza, saranno eseguiti per la via di *Basilea-Dieppe*.

Si avverte quindi che, *sino a nuovo avviso,* la tariffa per la Gran Bretagna, contenuta a pagina 60 dell'edizione italiana della tariffa a grande velocità per il servizio cumulativo colle poste svizzere (in vigore dal 16 luglio 1913), deve ritenersi annullata e sostituita da quella provvisoria pubblicata col secondo supplemento alla tariffa stessa.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 17. (M. e C.).

Servizio merci nella stazione di Sella Altare.

L'abilitazione della stazione di *Sella Altare* ai trasporti a vagone completo a piccola velocità ordinaria per conto della ditta Francesco Cappa è stata subordinata alla condizione che i trasporti stessi si effettuino con le norme dell'avvertenza *C* a pag. 5 del Prontuario generale delle distanze chilometriche (ediz. giugno 1914), senza bisogno però di preventiva autorizzazione.

Di conseguenza la nota 10 a pag. 56 del citato Prontuario dovrà essere così modificata:

« Limitatamente ai trasporti a vagone completo per esclusivo « conto della ditta Francesco Cappa, con le norme indicate a « pag. 5, avvertenza *C*, senza però bisogno di preventiva autoriz- « zazione, ed a quelli in dettaglio e a vagone completo di derrate « alimentari e generi di prima necessità destinati al personale fer- « roviario ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 18 (C).

Servizio merci italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 403-1914).

Nel 2° supplemento alla parte II-A della tariffa merci in servizio diretto italo-svizzero sono da apportarsi le seguenti rettifiche:

a pag. 25 - Varianti ai prezzi di via Iselle della tariffa eccezionale N. 7 P. V.:

SCHWARZENBURG- Eliminare il prezzo di « 2.13 » *via Iselle*, rimanendo inalterato quello attuale di « 2.05 »;

a pag. 49 - Per la stazione di BIASCA, tariffa eccezionale N. 23 P. V., esporre i prezzi qui sottoindicati, che mancano nel supplemento per errore di stampa:

Biasca . . .	Chiasso. . .	0.42
	Iselle. . . .	0.26

a pag. 49 - Tariffa eccezionale N. 24 P. V. Le indicazioni riguardanti la stazione di ROGGWIL vanno rettificate come segue:

Roggwil . .	Chiasso. . .	2.89	2.5»
	Iselle. . . .	2.42	2.13

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 19 (M.).

Estensione di servizio alle case cantoniere di Tortorella, Frattarolo, Vaccarella e Pellegrini.

A datare dal 23 gennaio 1915, le case cantoniere di Tortorella e Frattarolo, della linea Foggia-Manfredonia, e Vaccarella e Pellegrini, della linea Foggia-Lucera, attualmente ammesse al solo servizio dei viaggiatori, per gli operai e braccianti muniti di speciali biglietti di andata-ritorno rilasciati dalle stazioni delle suddette linee, saranno abilitate al servizio viaggiatori, bagagli e cani, in base agli art. 25 e 31 delle « norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e modificate con l'ordine di servizio n. 174-1913.

Da e per dette case cantoniere saranno distribuiti biglietti ordinari di corsa semplice e di andata-ritorno ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato A.

La stazione di Foggia sarà incaricata della scritturazione dei biglietti, nonchè del versamento del relativo importo.

Per le aggiunte da praticarsi nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » vedasi l'allegato B al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'ordine di servizio N. 19-1915.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per le case cantoniere sottoindicate

DA	A	Biglietti di				Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti.
		corsa semplice		andata-ritorno		
o viceversa		I classe	III classe	I classe	III classe	
Tortorella	Foggia. . .	0.50	0.25	0.65	0.35	Foggia
	Manfredonia	1.35	0.70	1.80	0.90	
Frattarolo	Foggia . . .	1.50	0.75	2.00	1.05	
	Manfredonia	0.35	0.20	0.45	0.25	
Vaccarella	Foggia. . .	0.45	0.25	0.55	0.35	
	Lucera. . .	0.55	0.30	0.70	0.45	
Pellegrini	Foggia. . .	0.65	0.35	0.80	0.50	
	Lucera. . .	0.35	0.20	0.45	0.30	

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 19-1915.*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » si dovrà:

a pagina 28, di fronte al nome della casa cantoniera di Frattarolo, nella colonna 6, sostituire con (6) il richiamo (7) della lettera V, cancellando in piè di pagina l'annotazione (7) e nella colonna 7 esporre la lettera B col richiamo (6);

a pagina 43, di fronte al nome della casa cantoniera di Pellegrini, nella colonna 6, sostituire con (6) il richiamo (13) della lettera V, cancellando in piè di pagina l annotazione (13) e nella colonna 7 esporre la lettera B col richiamo (6);

a pagina 61, di fronte al nome della casa cantoniera di Tortorella, nella colonna 6, sostituire con (6) il richiamo (9) della lettera V, cancellando in piè di pagina l'annotazione (9) e nella colonna 7 esporre la lettera B col richiamo (6);

a pagina 62, di fronte al nome della casa cantoniera di Vaccarella, nella colonna 6, sostituire con (6) il richiamo (7) della lettera V, cancellando in piè di pagina l'annotazione (7) e nella colonna 7 esporre la lettera B col richiamo (6);

Ordine di servizio N. 20. (M. C.).

Estensione di servizio nella fermata di Castellavazzo.

(Vedi Ordini di Servizio N. 280-1913 e 218-1914).

Dal giorno 25 gennaio 1915 la fermata di Castellavazzo della linea Calolzo Pieve di Cadore-Belluno ora esercitata con le norme in uso per le case cantoniere, viene ammessa ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione, continuando a ricevere e spedire i trasporti a vagone completo a piccola velocità ordinaria per conto esclusivo della Società Anonima Mari, Torres & C. alle condizioni di cui l'ordine di servizio N. 218-1914.

La fermata di Castellavazzo eseguirà il versamento degli introiti alla cassa di Milano ogni 5 giorni con la periodicità di cui alla lettera E dell'elenco annesso all'ordine di servizio N. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà togliere l'asterisco di cui è contrassegnato il nome di Castellavazzo a pagina 4 nella prefazione generale (parte seconda - edizione 15 dicembre 1914) all'orario generale di servizio e nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » a pagina 19 si dovrà cancellare l'indicazione di casa cantoniera apposta al nome di Castellavazzo e togliere il richiamo (6) alle lettere V e B — colonne 6 e 7 — di fronte al nome stesso.

A pagina 80 della tabella (54) Belluno-Calolzo Pieve di Cadore depennare l'indicazione di casa cantoniera apposta di contro al nome di Castellavazzo e considerare il nome stesso come scritto in carattere corsivo.

Inoltre nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi, ecc., da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (ediz. 1° marzo 1911) », a pag. 14 fra i nomi di Castel-

laro e Castelleone inserire il nome di Castellavazzo con le indicazioni seguenti:

Castellavazzo	Camposampiero-Bologna-Livorno C.	679	Camposampiero-Ravenna-Castellammare Adriatico - Isernia.	903	Camposampiero-Ravenna-Termoli	1337

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, valevoli per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli, gli Uffici di Controllo e le stazioni della rete dovranno esporre, nella sede opportuna, il nome di Castellavazzo e le relative distanze ed istradamenti, regolandosi come appresso:

Le stazioni della linea Belluno-Calalzo Pieve di Cadore rileveranno la distanza per Castellavazzo dalla tabella (54) a pag. 80 del prontuario generale delle distanze chilometriche (ediz. giugno 1914), le altre stazioni della rete formeranno la distanza per Castellavazzo aggiungendo Km. 22 a quella risultante per Belluno nei prontuari manoscritti in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli. L'istradamento da indicarsi sarà quello stesso esposto per la stazione di Belluno.

In tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi esposto il nome di Castellavazzo cancellare l'indicazione di « casa cantoniera ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 21. (C.)

Appendici alle tariffe a condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato.

(Vedi Ordine di servizio N. 351-1914).

Sono state pubblicate le seguenti appendici:

N. 20 alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato, edizione maggio 1908 »;

N. 11 alle « Tariffe e condizioni medesime valevoli per le linee della Sicilia, edizione luglio 1912 ».

Le dette appendici saranno distribuite alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio contabilità dei prodotti di Firenze e verranno messe in vendita al pubblico al prezzo di centesimi 15 ciascuna.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 4. (C.).

Applicazione delle tasse, ai trasporti in servizio diretto internazionale.

Si è constatato che molte stazioni applicano erroneamente le tasse ai trasporti effettuati in servizio internazionale, sia gravando i nuovi prezzi, portati dal fascicolo 2° della parte II-B delle tariffe dirette (edizione 1° novembre 1914), della soprattassa del 6 per mille, sia computando in maniera errata la soprattassa di stazione.

Si rammenta perciò agli agenti addetti alla tassazione dei trasporti, quanto fu già esposto al riguardo col punto 28 dell'Ordine di servizio N. 339-1914, che cioè tutti i prezzi portati dal

suddetto fascicolo comprendono gli aumenti previsti dalla legge 23 luglio 1914, n. 742, (*Sopratassa pei trasporti a P. V. Ord. ed a carro completo a brevi distanze - Aumento del 2 per cento pei trasporti a P. V. Ord. non a carro completo - Aumento del 6 per mille*), esclusa la sopratassa di stazione e che quindi i prezzi stessi debbono applicarsi senza alcuna aggiunta, salvo quest'ultima sopratassa, la quale è da computarsi nella misura stabilita dal punto 3° delle avvertenze premesse al citato fascicolo 2° e da arrotondarsi sempre ai 5 centesimi superiori.

Si richiama inoltre l'attenzione su quanto fu già detto con gli ordini di servizio N. 369 e 411-1914, che cioè pei trasporti effettuati in servizio italo-austro-ungarico, italo-francese (con la P. L. M.) italo-germanico, italo-neerlandese ed italo-svizzero, non dovrà più tenersi conto delle disposizioni transitorie di cui al punto 30 del citato ordine di servizio n. 339-1914.

Con l'occasione si fa presente che il punto 29 del suddetto ordine di servizio N. 339-1914 dovrà essere modificato come segue:

« 29 - *Aumento del 6 per mille* - Nei prezzi delle tariffe citate ai progressivi numeri da 11 a 24 del Capo I, è compreso l'aumento del 6 per mille.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 5. (C.).

Chiusura dell'agenzia di città ad Edolo.

(Vedi Circolare N. 72-1914).

Col giorno 31 dicembre 1914, si è chiusa l'agenzia di città di Edolo, della ferrovia Iseo-Edolo, e conseguentemente ha cessato di funzionare il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio tra quella stazione e la località omonima.

A pag. 68 del fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », e precisamente nel pro-

spetto dei trasporti a domicilio nelle stazioni della linea Iseo-Edolo, dovrà essere depennata la stazione di Edolo colle relative indicazioni.

Si dovrà inoltre depennare la lettera D esposta per la stazione di Edolo alla colonna 7, pag. 73, del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, edizione 1° aprile 1913 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 6. (S.).

Abbonamenti al bollettino ufficiale.

(Vedi ordine di servizio N. 386-1908).

Si richiamano le casse compartimentali e le stazioni della rete all'osservanza dell'ordine di servizio n. 386-1908, secondo il quale debbono essere immediatamente comunicati al Servizio del Segretariato gli incassi fatti per abbonamenti al bollettino ufficiale, con l'indicazione esatta dell'ufficio o dell'indirizzo dell'abbonato, secondo che si tratti di agente o di privato.

Comunicazione.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 2 dicembre 1914, n. 70, del ministero della guerra, sono stati esclusi dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, oltre la ditta Giacinto Gindre, di cui la comunicazione inserita nel bollettino N. 47 del 19 novembre 1914, anche i Sigg. Giulio Anaglia fu Giuseppe e Carlo e Francesco Valdimiro Gindre fu Giacinto, che fanno parte della ditta medesima.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 5R (C.).

Concorso nazionale filodrammatico in Albenga.

(Vedi Circolare N. 170R-1914).

Si avverte per norma che il termine di tempo pei viaggi di andata e ritorno dei partecipanti al Concorso sovraindicato è stato prorogato a tutto il 10 febbraio 1915.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

Roma 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Errori di tassazione (art. 3 Tariffa) Prescrizioni (articolo 146) Danni irrisarcibili.

L'Amministrazione ferroviaria non è responsabile delle erronee informazioni sul prezzo di trasporto di una spedizione, eventualmente date da un proprio dipendente, ed è quindi in diritto di ripetere dal destinatario le tasse che questi avesse in meno pagate all'atto dello svincolo. Tale azione è soggetta alla prescrizione annuale.

Il destinatario convenuto in causa non può opporre, in via riconvenzionale, il danno che gli fosse derivato dal non aver potuto tener conto dell'aumentato prezzo di trasporto nella rivendita della merce.

CASSAZIONE TORINO — sentenza 1-20 ottobre 1914 - Ferrovie dello Stato c. Noberasco Benedetto.

FATTO.

Benedetto Noberasco nel 19 dicembre 1911 spediva per ferrovia a P. V. da Trieste ad Albenga una partita di datteri del peso di Kg. 14963 ed il prezzo assegnato di trasporto veniva liquidato all'arrivo nella somma di L. 917,45. Avendo in seguito l'Amministrazione delle ferrovie riscontrato che la liquidazione era errata, con atto 12 giugno 1912 conveniva il Noberasco davanti al Pretore di Albenga per ottenerlo condannato a pagare L. 834,16 importo della differenza di prezzo pagato in meno per il trasporto suddetto.

Il Noberasco osservava che dovendo commissionare a Trieste una partita di datteri, allo scopo di scegliere il trasporto meno costoso fra quello di mare e quello di terra assumeva informazioni presso il gestore della stazione di Albenga, il quale gli aveva indicato quale prezzo di trasporto quello che poi effettivamente pagava all'arrivo della merce; che circa tre mesi dopo e quando già aveva venduto i datteri, eragli stato notificato il rilievo per l'errore incorso, per modo ch'egli non aveva potuto ripartire sulla rivendita il maggior ammontare del trasporto. Perciò a sua volta chiedeva che le Ferrovie fossero condannate a risarcire il danno cagionatogli per il fatto di chi era preposto alla gestione merci, e ciò previa, ove d'uopo, l'ammissione del seguente capo per testi: « Vero che il Noberasco prima di disporre per l'invio dei datteri da Trieste ad Albenga, volendo conoscere il prezzo di trasporto a mezzo ferrovia da raffrontare con quello del trasporto per mare, si recò alla locale stazione ferroviaria per le opportune constatazioni ed il Capo Gestore, previi opportuni rilievi e conteggi, indicò il conto effettivo pagato poi all'arrivo della merce per ferrovia, avendo il deducente scelta questa via per maggior sua convenieza.

L'Amministrazione attrice opponeva che l'art. 3 delle tariffe e condizioni di trasporti consentiva la rettifica di qualunque errore, cosicchè non poteva impedirlo il fatto di precedenti informazioni fornite dagli agenti, nè poteva opporsi la responsabilità di costoro per il danno che fosse provenuto da tali erronee informazioni.

Il Pretore ritenne che le ferrovie, sia per la colpa del loro agente nel liquidare un prezzo non conforme al vero, sia per il ritardo nel parteciprae l'errore, non potessero esimersi dal risarcire il danno subito dal Noberasco e quindi dichiarava con sentenza 10 febbraio 1913 che il credito delle Ferrovie rimaneva compensato col debito delle stesse verso il Noberasco a titolo di danni.

Appellarono le ferrovie con atto tredici aprile 1913, avanti il Tribunale di Finalborgo che peraltro con sua sentenza 15-22 novembre 1913 accoglieva la tesi del primo giudice ammettendo però prima d'ogni pronuncia il suindicato capitolo di prova dedotto dal Noberasco.

L'amministrazione delle ferrovie con suo ricorso in data 1° giugno 1914 denunciava tale sentenza a questo Supremo Collegio per l'annullamento in base ai seguenti quattro mezzi, all'accoglimento dei quali si oppose con regolare suo controricorso il Noberasco, il quale con odierna sua aggiunta eccepisce di inammessibilità il ricorso per non essere a suo dire stato notificato alla sua residenza, ma al domicilio eletto presso il procuratore del precedente giudizio di merito.

1° Mezzo.

Violazione dell'art. 1° delle disposizioni sulla pubblicazione, interpretazione ed applicazione delle leggi in generale in relazione alla legge 25 giugno 1885 e suoi allegati.

2° Mezzo.

Violazione degli art. 3, 136, 146 Allegato *D* alla legge 27 aprile 1885.

3° Mezzo.

Violazione dell'articolo 3 Allegato *D* alla legge 27 aprile 1885 in relazione all'art. 136 stessa legge.

4° Mezzo.

Violazione degli art. 3 e 132 Allegato *D* alla legge 27 aprile 1885 in relazione agli art. 39 legge 7 luglio 1907 e 1153 Codice Civile.

LA CORTE

Attesochè non sia il caso di occuparsi della eccezione di inammessibilità del ricorso dopochè il rappresentante del resistente vi ha rinunciato all'udienza.

Atteso in merito al ricorso, che la denunciata sentenza tuttochè non abbia disconosciuto, contrariamente a quanto si suppone col primo mezzo, il carattere legislativo delle tariffe ferroviarie, nè che per gli art. 3, 137, 146 delle medesime l'errore incorso nella tassazione del prezzo di trasporto *de quo* dovesse essere corretto così da aver le Ferrovie diritto al chiesto rimborso, per un malinteso principio di equità e sul pretesto che nella fattispecie l'errore fosse stato causa di danno pel Noberasco per non aver più potuto rivalersi riguardo a quel maggior prezzo nella rivendita della merce spedita, ritenne che le conseguenze di quell'errore non si dovessero riversare su di lui — che non ne aveva colpa ed avrebbe anzi cercato di evitarlo colle informazioni ch'egli aveva preventivamente assunte dal Capo gestore della stazione di Albenga, come dall'ammesso capitolo di prova, ma dovessero invece ricadere sulle ferrovie.

Le quali, secondo la denunciata sentenza sarebbero state in colpa per le erronee informazioni date dal loro agente in ordine all'effettivo prezzo di trasporto per la poco chiarezza delle tariffe per gli stessi tecnici chiamati ad applicarle e pel modo infine usato dalle ferrovie nell'esercizio del loro diritto di rettifica dell'errore coll'aver cioè notificato tale rettifica non immediatamente ma dopo tre mesi circa quando al Noberasco non era più possibile di ricuperare a sua volta il maggior prezzo di trasporto che gli veniva richiesto.

Concludeva perciò la denunciata sentenza che in tali condizioni di cose « di fronte al diritto delle ferrovie alla rettifica dell'errore sorgesse il diritto del Noberasco al risarcimento del danno da lui chiesto in via riconvenzionale venendone così la compensazione dei due crediti ».

Ora niun è che non veda la scorrettezza giuridica d'una simile tesi.

Posto, infatti, come principio indiscutibile, affermato in dottrina e giurisprudenza e non disconosciuto dalla stessa sentenza, che le tariffe ferroviarie siano leggi vere e proprie fra l'Amministrazione delle ferrovie e chiunque si serve di queste; posto come principio indiscutibile del pari che di fronte al vettore ferroviario non vi possono essere nè proprietari, nè venditori, nè compratori, ma solo l'avente diritto alla spedizione; postochè il contratto

di trasporto *de quo* era stato regolarmente eseguito, l'unica conclusione possibile era questa: che il Noberasco dovesse pagare l'intero prezzo anche in via di rettifica a senso dell'art. 3 allegato *D* della legge 27 aprile 1885, essendochè d'altra parte tale rettifica gli era stata tempestivamente notificata, e fosse pertanto da respingersi la riconvenzionale da lui proposta.

Detto articolo dispone infatti « che le tariffe generali e speciali e le condizioni relative debitamente approvate sono strettamente applicabili in ogni loro parte e qualunque deroga alle stesse è nulla di pien diritto » soggiungendo poscia: « qualunque errore sia a danno del pubblico, sia a danno dell'Amministrazione deve essere rettificato ». In conseguenza del quale precetto l'art. 137, stabilisce che per le deficienze riconosciute nelle tasse applicate dalle stazioni l'Amministrazione ripeterà l'ammontare dagli speditori e dai destinatari, a seconda dei casi, prescrivendosi poi coll'art. 136 « che il ritiro della spedizione non estingue il diritto di reclamo, perchè sia fatto valere prima del termine di prescrizione », termine che per trattarsi nel concreto di azione del vettore contro lo speditore per l'art. 146 era quello di un anno.

La denunciata sentenza che in astratto riconobbe i suddetti principî, in concreto li violava col creare una posizione di favore nei riguardi del Noberasco sul pretesto che nella sua qualità di rivenditore della merce spedita potesse aver avuto danno per l'errore incorso, sì da esigere che la correzione dell'errore gli fosse stata fatta in modo da rendergli possibile a sua volta il ricupero della maggior somma a lui richiesta, essa la prima, in aperto contrasto colla parità di trattamento che il legislatore volle garantire a tutti coloro che si servono delle ferrovie, condizione la seconda affatto arbitraria e contraria alle tariffe che vogliono essere strettamente applicate, e come si è visto, all'art. 136, subordinano il diritto di rettifica alla sola condizione che essa sia fatta valere prima del termine della prescrizione, facendo quindi astrazione da qualsiasi danno che possa derivarne all'interessato.

In tal modo il Tribunale oltre all'aver disapplicato gli art. 3, 136, 137, 146 come è denunciato nei mezzi 2°, 3° e 4° e sostanzialmente coi due ultimi, venne altresì a falsamente applicare l'articolo 1153 Cod. Civ., come pure è denunciato nel 4° mezzo, in quanto avrebbe elevato ad elemento di colpa da parte delle ferrovie

ed agli effetti della ritenuta loro responsabilità, pel danno preteso dal Noberasco, l'uso legittimo da esse fatto del loro diritto di rettifica, usando del quale, pel noto principio *qui jure suo utitur neminem laedit*, esse non potevano invece aver arrecato danno ed aver quindi incontrato responsabilità di sorta, come neanche potevano averla incontrata per la pretesa poca chiarezza delle tariffe che non tralasciavano di essere leggi anche per le ferrovie e come tali non possono essere fonte per esse di responsabilità, pel modo con cui sono compilate.

Ed ancora le stesse violazioni i giudici di merito avrebbero ripetuto facendo pure assurgere ad elemento di responsabilità da parte delle ferrovie l'operato del loro agente per le erronee informazioni che stando all'ammessa deduzione di prova egli avrebbe fornito a richiesta del Noberasco circa la spesa di trasporto, indicandogli e riscuotendo anzi un minor prezzo di quello stato poscia rettificato.

Attesa infatti l'assoluta inderogabilità delle tariffe, sì da essere nulla di pien diritto qualunque deroga al riguardo le erronee informazioni che sulla richiesta dello speditore possa aver fornito un agente ferroviario come non possono costituire elemento apprezzabile per menomare il diritto delle ferrovie all'effettivo prezzo di trasporto così non valgono neppure per un'azione di risarcimento contro l'Amministrazione tendente alla menomazione di tale diritto. Diversamente si verrebbe all'assurdo che le tariffe mentre pur devono essere rigorosamente osservate possano patire offesa dalle erronee interpretazioni ed applicazioni che avvengano a loro riguardo: si verrebbe all'assurdo non minore che mentre l'Amministrazione non può vincolarsi direttamente anche per contratto da essa sottoscritto a derogare alle tariffe possa poi rimanere vincolata indirettamente dalle erronee informazioni fornite da un suo agente.

Sta per contro che chi richiede informazioni lo fa a suo rischio e pericolo dovendo sapere che esse vengono date senza garanzia e che in ogni circostanza bisogna attenersi al calcolo secondo la legge delle tariffe di cui non può supporsi nè essere scusata la ignoranza. Che se l'agente ferroviario pregato di dare schiarimenti li fornisce erronei non può impegnare la sua responsabilità e tanto meno quella dell'Amministrazione ferroviaria. Non la sua perchè

egli avrebbe agito in buona fede e l'applicazione che egli fa delle tariffe è sempre subordinata al controllo superiore; non la responsabilità dell'Amministrazione perchè oltre al suddetto assurdo questa per l'art. 132 delle tariffe risponde bensì del personale che essa impiega nell'esecuzione dei trasporti, ma entro l'ambito delle attribuzioni affidate.

Ora nè in tale articolo nè in altro luogo delle tariffe è detto che sia obbligo e funzione degli agenti dell'Amministrazione di far preventivi per determinate spedizioni: per questo genere di lavori, vi sono appositi uffici privati di spedizionieri e se eventualmente un gestore o qualsiasi altro impiegato per cortesia indica il costo di un trasporto, egli non agisce nella cerchia delle sue attribuzioni, ma compie un atto personale come privato il quale non può essere fonte di responsabilità per l'Amministrazione.

Dal che consegue che la denunciata sentenza avrebbe altresì violato il precitato art. 132 come pure venne denunciato col quarto mezzo, venendo pertanto mediante tutte le suddette violazioni a far luogo ad una responsabilità non sorretta da alcun disposto di legge.

Di conseguenza il ricorso delle ferrovie dev'essere accolto in base ai due ultimi mezzi nei quali restano assorbiti anche i due primi.

Per questi motivi:

Visti gli art. 542 544. Cod. Proc. Civ.;

Cassa la denunciata sentenza del Tribunale di Finalborgo 15-22 novembre 1913, e rimanda la causa per nuovo giudizio al tribunale di Oneglia e perchè pronunci altresì riguardo alle spese di questa sede.

Errata-corrige

—

R. D. 27 dicembre 1914 (Boll. n. 2-1915) invece di « R. D. 27 dicembre 1914, n. 1454 », leggasi « R. D. 27 dicembre 1914, n. 1415 ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VIII - N. 4

28 GENNAIO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

14 gennaio 1915 — R. D., n. 13, riguardante provvedimenti per i comuni dei circondari di Avezzano e di Sora colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915 . . . . Pag. 17

24 gennaio 1915 — R. D. col quale il sig. cav. di gr. cr. ing. Riccardo Bianchi, direttore generale delle ferrovie dello Stato, è collocato a riposo in seguito a sua domanda. . » 21

24 gennaio 1915 — R. D. col quale il sig. comm. ing. Raffaele De Cornè è incaricato di reggere l'ufficio di direttore generale delle ferrovie dello Stato . . . . » 22

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 22. — Servizio cumulativo con le linee Nardò-Tricase-Maglie, Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, esercitate dalla Società delle ferrovie Salentine Pag. 47

Ordine di servizio n. 23. — Servizio italo-germanico . . . . » 48

Ordine di servizio n. 24. — Allacciamento verso Udine del nuovo fascio di binari merci in servizio della stazione di Treviso, con la linea Udine-Mestre . . . . » 50

Ordine di servizio n. 25. — Attivazione del doppio binario sul tratto Varese-Gazzada . . . . » 51

Ordine di servizio n. 26. — I. Trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. fra le ferrovie dello Stato e la ferrovia Suzzara-Ferrara. — II. Trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. fra le stazioni della ferrovia Suzzara-Ferrara e quelle della ferrovia Parma-Suzzara (Società Veneta), fra Ferrara e Parma e fra Poggio Rusco e Parma, e da oltre Ferrara e Poggio Rusco per oltre Parma e

Roma, gennaio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

viceversa. — III. Trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O fra la ferrovia Suzzara-Ferrara e la linea Ferrara-Copparo (Società Veneta). — IV. Servizio di transito dei carri completi a P. V. sulla ferrovia Suzzara-Sermide-Ferrara e sulle ferrovie Parma-Guastalla-Suzzara-Sermide-Ferrara appartenenti alla Società Veneta e alla Società della Suzzara-Ferrara . . . . Pag. 52
Ordine di servizio n. 27. — Modificazioni alle distanze da e per Rimini . » 73
Ordine di servizio n. 28. — Modificazioni alle distanze da e per Borgone » 78
Ordine di servizio n. 29. — Attivazione del servizio nel nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Isola Capo Rizzuto. . . . . . » 81
Ordine di servizio n. 30. — Provvedimenti per facilitare l'esecuzione dei lavori e delle provviste. . . . . » ivi
Ordine di servizio n. 31. — Tariffe internazionali - Parte II-B, fascicolo 2° Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana . . . . » 82
Ordine di servizio n. 32. — Servizio dei « Magazzini raccordati » a Milano nuova centrale . . . . » 83
Ordine di servizio n. 33. — Cambiamento di nome della stazione di Terzo » ivi
Ordine di servizio n. 34. — Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionate dai terremoto del 13 gennaio 1915 . . . . . . » 84
Circolare n. 7. — Irregolarità nei viaggi in base alla concessione speciale VIII . . . . » 96
Circolare n. 8. — Trasporti a domicilio a Persiceto, Venosa, Giarre-Riposto ed Adria . . . . » ivi
Circolare n. 9. — Dichiarazioni per le statistiche per le merci in esportazione » 97
Comunicazione. — Esclusione dalle gare . . . . » 98

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

Circolare n. 1v. — Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia . . . . Pag. 5

In appendice:

(Per memoria).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze. . . . . Pag. 7

R. D. 14 *gennaio* 1915, *n.* 13, *riguardante provvedimenti per i comuni dei circondari di Avezzano e di Sora colpiti dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, Nostro ministro, segretario di Stato per gli affari dell'intorno, di concerto coi ministri, segretari di Stato per la grazia, giustizia e culti, pel tesoro e pei lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il signor comm. dott. Secondo Dezza, ispettore generale nel Ministero dell'interno, è nominato commissario Regio per provvedere con pieni poteri a quanto è necessario in conseguenza del terremoto del 13 gennaio 1915 e per assumere, ove occorra, per mezzo di suoi delegati, l'amministrazione dei Comuni colpiti dal terremoto medesimo, nei circondari di Avezzano e di Sora.

Tutte le autorità civili e militari e i funzionari di ogni grado sono tenuti a prestare l'opera loro ad ogni richiesta che sia fatta dal Regio commissario nello adempimento della sua missione.

Il Regio commissario eserciterà le sue funzioni sotto la diretta dipendenza del ministro dell'interno.

---

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 15 del 20 gennaio 1915.

Art. 2.

Due magistrati, nominati con decreto del ministro di grazia e giustizia rispettivamente pei due circondari di Avezzano e di Sora, eserciteranno le attribuzioni che per gli articoli 443 e seguenti del R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261, testo unico delle disposizioni pel terremoto del 28 dicembre 1908, furono affidate alle Commissioni per l'attribuzione del possesso dei beni, in seguito al terremoto calabro-siculo.

Detti magistrati potranno, a seconda delle circostanze, delegare le attribuzioni stesse ai pretori dei singoli mandamenti dei due circondari.

In caso di bisogno, potranno essere destinati altri magistrati per coadiuvare o supplire quelli nominati.

L'esercizio delle attribuzioni surricordate avverrà secondo le norme degli articoli già citati in quanto siano applicabili.

Art. 3.

Per l'accertamento dei decessi verificatisi nei Comuni dei suddetti circondari per causa del terremoto 13 gennaio 1915, sono applicabili le norme degli articoli 404 e seguenti dello stesso decreto.

Le morti stabilite mediante le suddette norme si presumono avvenute il 13 gennaio 1915.

Art. 4.

La protezione e la tutela dei minori rimasti abbandonati in seguito al terremoto 13 gennaio 1915 è affidata all'istituzione Opera nazionale di patronato « Regina Elena » per gli orfani del terremoto, sotto l'osservanza delle norme degli articoli 389 e seguenti del su citato decreto.

L'Opera nazionale suddetta sarà rimborsata delle spese che potrà incontrare a tal fine.

Art. 5.

Per tutti i lavori che possano occorrere nei Comuni dei predetti circondari, è autorizzata la esecuzione mediante licitazione o trattativa privata o anche in economia, in deroga alle norme stabilite dalla legge di contabilità generale dello Stato e dal relativo regolamento.

L'approvazione dei progetti principali o suppletivi riguardanti opere a carico delle Amministrazioni civili dello Stato, qualunque ne sia l'importo, sarà data dal funzionario superiore del genio civile che verrà all'uopo designato dal ministro dei lavori pubblici ed avrà effetto per ogni riguardo sia d'ordine tecnico sia di convenienza amministrativa, ed equivarrà a dichiarazione di pubblica utilità.

Per i pagamenti potranno emettersi mandati di anticipazione o a disposizione per somma anche superiore alle lire trentamila e la giustificazione dei pagamenti potrà essere fatta a spese ultimate.

Art. 6.

Le occupazioni temporanee dei beni immobili, che possono occorrere per la esecuzione di opere urgenti nei Comuni dei detti circondari, nonchè per la costruzione di baracche e di edifici, sia ad uso di privati che per servizi pubblici, saranno dal R. commissario o dai suoi delegati ordinate ai sensi degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificati da quella del 18 dicembre 1879, n. 5188.

Quando la indennità offerta non sia accettata, essa sarà determinata a norma dell'ultimo comma dell'articolo 46 della legge 9 luglio 1908, n 445.

Art. 7.

Con R. decreto, sentito il Consiglio dei ministri, le disposizioni del presente decreto potranno essere estese in tutto o in parte a Comuni danneggiati che non siano compresi nei circondari di Avezzano e di Sora.

Art. 8.

Il presente decreto avrà effetto da oggi e sarà presentato ai Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 gennaio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — ORLANDO — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 24 *gennaio* 1915, *col quale il sig. cav. di gr. cr. ing. Riccardo Bianchi, direttore generale delle ferrovie dello Stato, è collocato a riposo in seguito a sua domanda.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto in data 27 aprile 1905, col quale venne nominato il comm. ing. Riccardo Bianchi, direttore generale delle ferrovie dello Stato;

Vista la domanda presentata dal predetto sig. comm. ing. Riccardo Bianchi per essere collocato a riposo;

Visto l'art. 4 della legge 7 luglio 1907 n. 429;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro, Segretario di Stato pei lavori pubblici;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Il sig. cav. di gr. cr. ing. Riccardo Bianchi, direttore generale delle ferrovie dello Stato, è collocato a riposo in seguito a sua domanda.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 24 gennaio 1915.

VITTORIO EMANUELE

A. SALANDRA — CIUFFELLI.

R. D. 24 *gennaio* 1915, *col quale il sig. comm. ing. Raffaele De Cornè è incaricato di reggere l'ufficio di direttore generale delle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto in data odierna col quale si è provveduto al collocamento a riposo, in seguito a sua domanda, del cavaliere gr. cr. ing. Riccardo Bianchi, direttore generale delle ferrovie dello Stato;

Ritenuta l'opportunità di provvedere temporaneamente alla direzione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Visto l'art. 4 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro, Segretario di Stato per i lavori pubblici;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Il sig. comm. ing. Raffaele De Cornè, Presidente di Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, è incaricato di reggere l'ufficio di direttore generale delle ferrovie dello Stato.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 24 gennaio 1915.

VITTORIO EMANUELE

A. SALANDRA — CIUFFELLI.

Ordine di Servizio N. 22. (C.).

Servizio cumulativo con le linee Nardò-Tricase-Maglie, Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, esercitate dalla Società delle ferrovie Salentine.

(Vedi Ordine di Servizio N. 172-1913).

Dal 26 gennaio 1915 il servizio cumulativo pei trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. Ord. con le linee Nardò-Tricase-Maglie, Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, esercitate dalla Società delle ferrovie Salentine, potrà aver luogo soltanto alla condizione che i trasporti stessi siano effettuati, senza eccezione alcuna, in *porto assegnato*, se in partenza da stazioni delle linee suddette, ed in *porto affrancato*, se destinati a stazioni delle linee stesse.

I trasporti in destinazione delle linee suaccennate non potranno inoltre essere gravati nè di assegno nè di spese anticipate, anche se rappresentanti porti anteriori.

I transiti di Francavilla Fontana, Lecce, Maglie e Nardò Centrale dovranno pertanto rifiutare il proseguimento delle spedizioni in provenienza dalle stazioni delle linee esercitate dalla Società delle ferrovie Salentine che fossero carteggiate in porto affrancato e non daranno corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione delle linee stesse, che fossero state accettate in porto assegnato o gravate di assegno o di spese anticipate.

Nulla è mutato per quanto riguarda il servizio cumulativo pei viaggiatori, bagagli e cani.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 23. (C.).

Servizio italo-germanico.

Con effetto immediato entrano in vigore le seguenti modificazioni ed aggiunte relative alle voci « Farinaccio di riso » da introdursi a suo luogo nella nomenclatura P. V., parte I, B, della tariffa italo-germanica:

881-2001. *Farinaccio di riso per foraggio* . . . 14 8 17 { 10 / 50
ecc. 1 || 3 II 39

Il farinaccio di riso si ottiene macinando i detriti provenienti dalla lavorazione del riso greggio (risone) e consta specialmente dei tegumenti del seme e di frammenti minuti del riso macinati, ai quali sono mescolati in piccola quantità lolla e reste di riso macinate.

La parte di lolla e reste mescolata non deve in generale superare il 15 per cento. Una percentuale oltre questo limite e fino al 20 per cento è solo ammessa se il farinaccio di riso contiene almeno il 22 per cento di sostanze azotate e grasse.

Per i cascami della lavorazione del risone, non altrimenti nominati, vedasi la voce N. 2181-a.

881ª-2002 Cancellare questa voce.

2181ª-16ª *Riso* (cascami di), provenienti dalla lavorazione del riso greggio (risone), anche macinati, non nominati 14 8 17 { 10 / 50
ecc. 1 || 1 C D 4.

2001-881 *Reisfuttermehl.*

Reisfuttermehl ist der gemahlene bei der Bearbeitung des Rohreises entstehende Abfall und besteht hauptsächlich aus den

gemahlenen Samenhäuten (Silberhäuten) und Bruchstücken des inneren Reiskorns, denen in geringen Umfange gemahlene Hülsen und Keimspitzen beigemengt sind. Das Teilgewicht der Beimengung darf im allgemeinen nicht mehr als 15 % *ausmachen. Eine Ueberschreitung dieser Höchstgrenze bis zu* 20 % *ist nur dann zulässig, wenn das Reisfuttermehl mindestens* 22 % *an Protein un Fett enthält. Bei der Bearbeitung des Rohreises entstehende, sonst nicht genannte Abfälle siehe N.* 16 *a.*

2002-881 *a* Cancellare questa voce.

16 *a*-2181 *a* Abfälle, *bei der Bearbeitung des Rohreises entstehende, auch gemahlene, sonst nicht genannte.*

Errata-corrige al 4° supplemento alla parte II A della tariffa italo-germanica, pubblicato il 1° gennaio 1915 con ordine di servizio n. 7-1915.

Pag. 15 del supplemento-tariffa eccezionale n. 23 P. V. — « Rettificare il nome della stazione di « Hochstadt (Main) » in « *Stochstadt* (*Main*) ».

Pag. 19: Tariffa eccezionale n. 31 P. V. — Per la stazione di « *Berlin Anh. Gbf* » esporre nella colonna *b*, via Pino, sotto al prezzo di 4,85, il prezzo speciale « (1) 4,75 ».

Per la stazione di « Plauen (Vogtl.) ob. Bf. » rettificare, nella colonna *b*, via Chiasso, il prezzo di « (1) 2,78 » in « (1) 3.78 ».

Per la stazione di « Plauen (Vogtl.) unt. Bf. » rettificare, nella colonna *a*, via Pino, il prezzo di « 4,86 » in « 4,36 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 24. (M. L.).

Allacciamento verso Udine del nuovo fascio di binari merci in servizio della stazione di Treviso, con la linea Udine-Mestre.

(Vedi Ordine di Servizio N. 326-1913).

Col giorno 11 febbraio 1915 saranno attivati gli impianti per l'accesso, dal lato di Udine, al nuovo fascio di binari merci in servizio della stazione di Treviso, mediante il collegamento fra i due binari di corsa e fra il binario dei dispari e quello del fascio, attiguo allo stesso binario dei dispari. Contemporaneamente si attiveranno i relativi segnali di protezione, un posto di movimento in corrispondenza alla progressiva Km. 22 + 883, col rispettivo ufficio telegrafico incluso nei circuiti 4079 e 4105 con la chiamata B. M. e una cabina B al Km. 23 + 162, che costituisce il posto di blocco N. 3. In questa è collocato un apparato centrale idrodinamico per la manovra dei deviatoi e dei segnali contrassegnati nello schizzo, allegato al presente ordine di servizio, con la lettera B, posta come esponente al numero della rispettiva leva di manovra.

Dallo schizzo allegato risultano il dispositivo degli impianti, la posizione e qualità dei segnali, i consensi e le comunicazioni telefoniche esistenti fra i singoli posti e le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni, avvertendo che sono segnati in pieno i segnali di nuovo impianto.

Lo schizzo annesso all'ordine di servizio N. 326-1913, resta annullato.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del compartimento di Venezia.*

Ordine di servizio N. 25. (M. L.).

Attivazione del doppio binario sul tratto Varese-Gazzada.

(Vedi ordine di servizio N. 2-1907 e 112-1911).

Dalle ore 10 del giorno 11 febbraio 1915 sarà attivato il servizio a doppio binario sul tratto Varese-Gazzada, della linea Varese-Milano, la quale pertanto viene ad essere tutta con doppio binario.

L'impianto degli apparati centrali di Gazzada, quello di sicurezza di Varese, ed il segnalamento di protezione della stazione di Varese, lato Gazzada, e di questa stazione, lato Varese, sono modificati nel modo indicato nello schizzo allegato al presente ordine di servizio.

La stazione di Gazzada è provvista di un binario della capacità di veicoli 50 per le precedenze nei due sensi, interposto fra i due binari di corsa, ai quali è allacciato mediante deviatoi incontrati di calcio dai treni percorrenti i binari stessi.

In detto schizzo sono indicate le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Tutti i semafori che nello schizzo non sono d'avviso sono di 1ª categoria, i dischetti bassi comandano tanto ai treni che alle manovre.

In conseguenza di tale sistemazione restano soppressi i segnali indicati con contorno punteggiato.

Il presente ordine di servizio modifica in parte quelli N. 1-1907 e 112-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del compartimento di Milano.*

Ordine di servizio N. 26. (M.).

I. Trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. fra le ferrovie dello Stato e la ferrovia Suzzara-Ferrara.

II. Trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. fra le stazioni della ferrovia Suzzara-Ferrara e quelle della ferrovia Parma-Suzzara (Società Veneta), fra Ferrara e Parma e fra Poggio Rusco e Parma, e da oltre Ferrara e Poggio Rusco per oltre Parma e viceversa.

III. Trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. fra la ferrovia Suzzara-Ferrara e la linea Ferrara-Copparo (Società Veneta).

IV. Servizio di transito dei carri completi a P. V. sulla ferrovia Suzzara-Sermide-Ferrara e sulle ferrovie Parma-Guastalla-Suzzara-Sermide-Ferrara appartenenti alla Società Veneta e alla Società della Suzzara-Ferrara.

Nel presente ordine di servizio sono raccolte, per norma del personale interessato, le disposizioni in vigore che regolano i trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. O. fra le ferrovie dello Stato e la ferrovia Suzzara-Ferrara, fra la ferrovia Suzzara-Ferrara e la linea Parma-Suzzara (Società Veneta) e fra la ferrovia Suzzara-Ferrara e la linea Ferrara-Copparo (Società Veneta), nonchè il servizio di transito dei carri completi di merci a P. V., esclusi i misti, tanto sulla ferrovia Suzzara-Ferrara, quanto sulla linea Parma-Guastalla-Suzzara-Sermide-Ferrara, appartenenti alla Società Veneta ed alla Società della ferrovia Suzzara-Ferrara.

PARTE PRIMA.

TRASPORTI A G. V., P. V. ACC. E P. V. O. FRA LE FERROVIE DELLO STATO E LA FERROVIA SUZZARA-FERRARA.

1° *Estensione del servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo pei trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. O. ha luogo fra tutte le stazioni delle ferrovie dello Stato e quelle della ferrovia

---

Suzzara-Ferrara, comprese le stazioni comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara, in quanto le une e le altre siano abilitate ai relativi trasporti.

Il servizio cumulativo oltrechè alle ferrovie dello Stato e linee da esse esercitate, è esteso anche alle Amministrazioni che risultano indicate in capo al quadro riguardante la ferrovia Suzzara-Ferrara a pag. 53 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza - edizione 1° aprile 1913 ».

2° *Trasporti esclusi dal servizio cumulativo.* — Sono esclusi dal servizio cumulativo:

a) i trasporti di materie esplosive ascritte alle categorie 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe, eccettuati quelli che in ordine alle disposizioni del comma *d*) delle condizioni comuni a dette categorie possono essere effettuati con treni misti;

b) i trasporti che richiedono l'uso di più di due carri congiunti uniti fra loro dagli apparecchi d'attacco e di carri congiunti non uniti fra loro dagli apparecchi di attacco;

c) i carri carichi di grossi massi o di colli indivisibili di peso eccezionale.

3° *Trasporti fra le stazioni interne delle ferrovie dello Stato e della Ferrovia Suzzara-Ferrara.* — I trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. O. fra le stazioni interne delle ferrovie dello Stato o di altre Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo e quelle interne della Ferrovia Suzzara-Ferrara (*escluse quindi quelle comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara*) devono essere tassati e istradati, salvo contraria domanda del mittente, per quello dei transiti di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara che determina complessivamente la via più economica da partenza a destinazione.

4° *Trasporti da e per le stazioni comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara.* — I trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. da e per le stazioni comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara devono essere eseguiti e tassati o per la via mista (servizio cumulativo) o

per la via assoluta dello Stato (servizio interno) a seconda che l'una o l'altra risulti complessivamente più economica (1).

Per determinare il percorso più economico si deve mettere a confronto la via più conveniente fra le diverse miste per i vari transiti di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara e la via più breve fra le diverse esclusive dello Stato. E tutto ciò, salvo contraria domanda del mittente, nel qual caso il trasporto deve essere tassato e istradato per la via richiesta.

Così, ad esempio, una spedizione da Brescia a Ferrara o viceversa, eseguita in servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara, sarà tassata ed istradata per la via più economica di Verona-Dossobuono-Isola della Scala-Poggio Rusco.

A questo riguardo occorre osservare che la *presentazione di un solo documento di trasporto, senza specifica richiesta della via, equivale alla domanda d'inoltro per la via dello Stato*, e ciò per effetto del 2° capoverso dell'art. 92 delle Tariffe, il quale stabilisce che la richiesta di spedizione deve essere presentata in semplice esemplare allorchè si tratta di trasporti su di una sola rete e in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate al trasporto se questo ha luogo in servizio cumulativo.

Le stesse norme di tassazione e d'istradamento, di cui sopra, valgono anche pei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. da e per Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara destinati e provenienti da stazioni delle ferrovie corrispondenti.

5° *Trasporti fra le stazioni comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara.* — I trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. fra le stazioni comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara saranno tassati e istradati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto.

---

(1) Occorre tenere presente che i trasporti a carro completo a P. V. da e per Ferrara, pei quali risulti più economica la via esclusiva dello Stato e che quindi sono da carteggiarsi e tassarsi in servizio interno, devono essere consegnati in transito alle ferrovia Suzzara-Ferrara, come al punto 15.

Qualora lo speditore non indichi esplicitamente la via da seguirsi, il trasporto dovrà essere tassato ed istradato per la via che in ragione del prezzo risulta più economica, ritenendosi ugualmente valido lo stampato in uso sull'una o sull'altra Amministrazione.

È però fatto obbligo alle stazioni comuni di apporre sulle richieste di spedizione il bollo ad umido dell'Amministrazione che effettivamente eseguisce il trasporto e nella cui gestione deve essere scritturato.

6° *Trasporti da oltre per oltre le stazioni comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara.* — I trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. tanto a tariffa ordinaria quanto in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari » non sono ammessi in servizio cumulativo al transito sulla ferrovia Suzzara-Ferrara.

Per conseguenza non possono effettuarsi:

a) *spedizioni in servizio cumulativo da oltre Suzzara per oltre Ferrara e viceversa, da oltre Suzzara per oltre Poggio Rusco e viceversa e da oltre Ferrara per oltre Poggio Rusco e viceversa* (1);

b) *rispedizioni per disposizioni delle parti o con ricarteggio d'ufficio determinanti il transito sulla ferrovia Suzzara-Ferrara per uno dei percorsi indicati nel precedente comma* a).

I transiti di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara dovranno pertanto segnalare ai competenti Controlli gli estremi dei trasporti che provenienti da stazioni delle ferrovie dello Stato risultassero appoggiati ai transiti stessi oppure ad un stazione intermedia della Suzzara-Ferrara per la successiva rispedizione ad una stazione delle Ferrovie dello Stato.

---

(1) Pel servizio di transito dei carri completi a P. V, veggasi la parte IV del presente Ordine di Servizio.

PARTE SECONDA.

TRASPORTI A G. V., P. V. ACC. E P. V. O. FRA LE STAZIONI DELLA FERROVIA SUZZARA-FERRARA E QUELLE DELLA FERROVIA PARMA-SUZZARA; FRA FERRARA E PARMA E FRA POGGIO RUSCO E PARMA, E DA OLTRE FERRARA O POGGIO RUSCO PER OLTRE PARMA E VICEVERSA.

7° *Trasporti fra le stazioni interne della Ferrovia Suzzara-Ferrara e le stazioni interne della Ferrovia Parma-Suzzara.* — I trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. fra le stazioni interne della ferrovia Suzzara-Ferrara e le stazioni interne della ferrovia Parma-Suzzara, compresa Guastalla comune alle Ferrovia Parma-Suzzara ed alle ferrovie di Reggio Emilia, si effettuano in servizio cumulativo diretto fra la ferrovia Suzzara-Ferrara e la Società Veneta, in base alle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni e senza cumulo delle distanze.

8° *Trasporti fra Parma e le stazioni interne della Ferrovia Suzzara-Ferrara.* — Valgono pei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. fra la stazione di Parma e le stazioni interne della Ferrovia Suzzara-Ferrara le stesse norme di cui al precedente punto 7°.

9° *Trasporti fra Ferrara e Poggio Rusco, da una parte, e le stazioni interne della Ferrovia Parma-Suzzara, dall'altra.* — Valgono pei trasporti fra Ferrara e Poggio Rusco, da una parte, e le stazioni interne della Ferrovia Parma-Suzzara (compresa Guastalla comune alla Parma-Suzzara ed alle ferrovie di Reggio Emilia), dall'altra, le stesse norme di cui al precedente punto 7°.

10° *Trasporti fra Ferrara e Parma.* — I trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. fra Ferrara e Parma si tasseranno e si eseguiranno o in servizio interno delle ferrovie dello Stato, per la via esclusiva di Bologna-Modena, o in servizio cumulativo fra la ferrovia Suzzara-Ferrara e la Parma-Suzzara, per la via di Sermide-Suzzara-Guastalla, a seconda della richiesta del mittente risultante sul documento di trasporto.

Qualora il mittente non indicasse esplicitamente la via da seguire, i trasporti dovranno essere tassati e istradati o per la via esclusiva dello Stato (via Bologna-Modena) o per quella mista della Suzzara-Ferrara e della Società Veneta di Poggio Rusco-Suzzara-Guastalla, a seconda che l'una o l'altra risulti più economica, ritenendosi ugualmente valido lo stampato in uso sull'una o sull'altra Amministrazione.

È però fatto obbligo alle stazioni di Ferrara e di Parma di apporre sulle richieste di spedizioni il bollo ad umido dell'Amministrazione per le cui linee deve essere eseguito il trasporto e nella cui gestione deve essere scritturato.

I trasporti che in base a tali norme saranno da effettuarsi e tassarsi per la via mista di Parma-Guastalla-Suzzara-Sermide-Ferrara dovranno eseguirsi secondo le tariffe vigenti sulle due Società interessate (Società Veneta e Suzzara-Ferrara) e senza cumulo di distanze.

Pei trasporti suddetti le stazioni di Parma e Ferrara devono compilare i prescritti mod. C^I-485 da inviarsi ai competenti Controlli.

11° *Trasporti fra Poggio Rusco e Parma.* — Valgono pei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. fra Poggio Rusco e Parma le stesse norme di cui al precedente punto 10°.

Anche pei trasporti di cui al presente punto le stazioni di Poggio Rusco e Parma devono compilare i prescritti mod. C^I-485 da inviarsi ai competenti Controlli.

12° *Condizioni particolari circa il servizio cumulativo fra la Ferrovia Suzzara-Ferrara e la Ferrovia Parma-Suzzara (Società Veneta).* — I trasporti, di cui ai punti 7° e 8°, ammessi al servizio cumulativo fra la Ferrovia Suzzara-Ferrara e la Società Veneta non possono essere rispediti:

1°) a *Guastalla* (stazione comune alla linea Parma-Suzzara ed alle Ferrovie di Reggio Emilia): da e per alcuna delle stazioni delle Ferrovie di Reggio Emilia rispetto alle quali il servizio cumulativo è ammesso unicamente a mezzo delle ferrovie dello Stato pei transiti di Reggio Emilia e di Carpi;

2°) a *Porotto* (1) (stazione comune colla ferrovia Suzzara-Ferrara e colla linea Ferrara-Cento-Persiceto della Società Veneta): da e per alcune delle stazioni della linea Ferrara-Cento-Persiceto, rispetto alla quale il servizio cumulativo è ammesso unicamente a mezzo delle Ferrovie dello Stato pei transiti di Ferrara e di Persiceto.

13° *Trasporti da Parma per stazioni delle Ferrovie dello Stato oltre Poggio Rusco o oltre Ferrara e viceversa e da Ferrara o Poggio Rusco per stazioni delle Ferrovie dello Stato oltre Parma e viceversa e da oltre per oltre tali stazioni.* — Per quanto precede *non possono effettuarsi in servizio cumulativo* con la linea Ferrara-Suzzara e Parma-Suzzara:

a) i trasporti da Parma per stazioni F. S. oltre Poggio Rusco o oltre Ferrara e viceversa;

b) i trasporti da Ferrara o da Poggio Rusco per stazioni F. S. oltre Parma e viceversa;

c) i trasporti da oltre e per oltre le stazioni di Ferrara, Poggio Rusco e Parma.

I trasporti suddetti devono quindi aver luogo in servizio interno delle F. S. e come tali tassarsi ed istradarsi per la via più breve delle Ferrovie dello Stato, salvo, ove ne sia il caso, la consegna in transito sulla linea Parma-Suzzara-Ferrara dei carri completi a P. V., a termini della *Parte Quarta* del presente Ordine di Servizio.

PARTE TERZA.

Trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. fra la Ferrovia Suzzara-Ferrara e la linea Ferrara-Copparo (Società Veneta).

14° *Limiti del servizio cumulativo.* — È ammesso il servizio cumulativo pei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. fra le

(1) I trasporti da e per Porotto possono effettuarsi esclusivamente in servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara.

stazioni interne della ferrovia Suzzara-Ferrara (escluse Suzzara e Poggio Rusco) e quelle della linea Ferrara-Copparo.

Non è pertanto consentita l'effettuazione in servizio cumulativo colla Ferrovia Suzzara-Ferrara dei trasporti da Suzzara ed oltre o da Poggio Rusco ed oltre per stazioni della Ferrara-Copparo e viceversa. Tali trasporti in provenienza o destinazione della Ferrara-Copparo dovranno essere tassati e istradati da o fino a Ferrara in base al percorso delle linee dello Stato.

Resta però fermo che i trasporti a carro completo a P. V. da e per stazioni della Ferrara-Copparo, contemplati nella *Parte Quarta* del presente ordine di servizio, dovranno essere consegnati in transito alla ferrovia Suzzara-Ferrara.

Valga il seguente esempio: Una spedizione a P. V. a carro completo da Bergamo a Copparo sarà tassata in base alle via dello Stato di Brescia-Verona-Dossobuono-Rovigo-Ferrara, ma dovendo essere consegnata in transito alla Suzzara-Ferrara al transito di Suzzara dovrà inoltrarsi per la via di Brescia-Piadena-Mantova-Suzzara.

PARTE QUARTA.

Servizio di transito dei carri completi a P. V. sulla Ferrovia Suzzara-Sermide-Ferrara e sulle Ferrovie di Parma-Guastalla-Suzzara-Sermide-Ferrara appartenenti alla Società Veneta e alla Società della Suzzara-Ferrara.

15° *Carri da consegnarsi in transito alla Ferrovia Suzzara-Ferrara.* — I trasporti di merci a *P. V. a carro completo* o da considerarsi come tali (esclusi i misti) fra le stazioni dello Stato indicate nel prospetto allegato 1 — quindi carteggiati in servizio interno delle ferrovie dello Stato — devono sempre essere consegnati alla Ferrovia Suzzara-Ferrara perchè ne effettui il trasporto in transito sulla sua linea.

Tale consegna deve farsi a seconda della provenienza:

a) ai transiti di *Poggio Rusco* o *Ferrara*, pei trasporti da e per le stazioni delle linee Verona-Rezzato e Verona-Peri;

b) ai transiti di *Ferrara* o *Suzzara*, pei trasporti da e per le stazioni di Brescia e oltre verso Rovato.

La consegna al transito di Suzzara, pei trasporti di cui al precedente punto *b)*, dovrà in ogni caso osservarsi quando anche il transito di Poggio Rusco determini la via più breve.

Valga il seguente esempio: *una spedizione a P. V. a carro completo da Brescia a Lavezzola dovrà essere tassata per la via più breve esclusiva dello Stato di Verona-Dossobuono-Rovigo-Ferrara, ma dovendo essere affidata in transito alla Suzzara-Ferrara con consegna al transito di Suzzara (non mai a Poggio Rusco per quanto la via di Verona-Dossobuono-Isola della Scala-Poggio Rusco risulti più breve in confronto col transito di Suzzara) sarà da inoltrarsi fino a Suzzara per la via di Piadena-Mantova.*

16° *Carri da consegnarsi in transito sulla linea mista Parma-Guastalla-Suzzara-Sermide-Ferrara.* — I trasporti di merci *a P. V. a carro completo* o da considerarsi come tali (esclusi i misti) fra le stazioni dello Stato indicate nel prospetto allegato 2 — quindi carteggiati in servizio interno delle Ferrovie dello Stato — devono essere consegnati alle stazioni di Parma e di Ferrara rispettivamente alla Società Veneta od alla ferrovia Suzzara-Ferrara per il trasporto in transito attraverso la linea mista Parma-Guastalla-Suzzara-Sermide-Ferrara.

Disposizioni comuni ai trasporti da consegnarsi in transito tanto sulla Ferrovia Suzzara-Ferrara, quanto sulla linea mista Parma-Guastalla-Suzzara-Sermide-Ferrara.

17° *Trasporti esclusi dal servizio di transito.* — Sono esclusi dal servizio di transito di cui ai precedenti punti 15° e 16°:

a) i trasporti a G. V. ed a P. V. Acc. tanto a carro completo che in collettame;

b) i trasporti a P. V. in collettame;

c) i trasporti di materie esplosive ascritte alle categorie 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle Tariffe e generalmente di tutte quelle che non possono viaggiare con treni misti;

d) i trasporti in servizio od a rimborso di spesa.

18° *Tassazione ed istradamento dei trasporti a carro completo da consegnarsi in transito.* — La tassazione dei trasporti affidati in transito alla ferrovia Suzzara-Ferrara e alla Società Veneta deve farsi sempre per la via più breve assoluta dello Stato; cioè in base al percorso che dovrebbero normalmente seguire sulle linee delle Ferrovie dello Stato e devono essere contabilizzati nei registri e riassunti del servizio interno Stato.

L'inoltro dei trasporti di cui trattasi dalla stazione d'origine al transito di consegna (Ferrara, Suzzara, Parma) e dal transito di riconsegna (Suzzara, Ferrara, Parma) alla stazione destinataria deve aver luogo seguendo sulle linee dello Stato la via che determina il percorso piu breve fra la stazione d'origine o di destinazione e i transiti suddetti.

Valga il seguente esempio: *Una spedizione a P. V. a carro completo da Treviglio a Montesanto dovrà tassarsi per la via più breve assoluta dello Stato di Verona-Dossobuono-Rovigo-Ferrara, ma dovendo affidarsi in transito alla Suzzara-Ferrara dovrà istradarsi per la via di Cremona-Piadena-Mantova-Suzzara.*

Le stazioni di partenza non dovranno perciò mai omettere, tanto sulle lettere di porto quanto sugli altri documenti che scortano i carri, le indicazioni relative all'itinerario da percorrere.

19° *Modalità di consegna.* — I carri completi, di cui trattasi, devono dalle stazioni di Suzzara, Ferrara e Parma essere iscritti in apposito libro, con la indicazione di tutti gli estremi delle spedizioni in essi contenute e degli attrezzi di carico, copertoni, ecc., di scorta ai medesimi, nonchè della data e dell'ora precisa di ciascuna consegna, sul qual libro l'agente della Suzzara-Ferrara o quello della Società Veneta dovrà rilasciare ricevuta.

Per ciascun carro sarà inoltre compilata, in doppio esemplare, il mod. M. 200, che, firmato dagli agenti delle due Amministrazioni e portante l'indicazione della data e dell'ora di consegna, scorterà, unitamente alle contabilità, fogli di scorta o fogli di carico, recapiti doganali, ecc., il carro fino all'altro transito. Tanto i due semplari della distinta, quanto i documenti testè accennati, saranno regolarmente presi in consegna per essere rimessi all'altro transito.

I carri coperti saranno consegnati perfettamente chiusi e regolarmente piombati alla Suzzara-Ferrara ed alla Società Veneta, le quali rimangono garanti dell'incolumità, regolarità e quantità dei piombi e dovranno quindi giustificare, mediante annotazione sui documenti di trasporto, i casi in cui si fosse resa necessaria l'apertura e ripiombatura di qualche carro.

I carri che giungessero ai transiti, non muniti di piombi o con piombi mancanti, alterati od irregolari, saranno verificati in contradditorio fra gli agenti delle Amministrazioni interessate, per accertare la regolarità o meno del contenuto, ed all'uopo saranno osservate le prescrizioni vigenti.

I carri aperti, non potendo essere consegnati e ricevuti con le formalità di chiusura degli altri, saranno consegnati e ricevuti nei modi consueti, verificandone, cioè, il carico con tutta esattezza, in guisa che sia determinata con precisione la parte di responsabilità che spetta a ciascuna Amministrazione.

Giunti i carri all'altro transito ed accertata l'incolumità, regolarità e quantità dei piombi dei carri coperti e ricevuti regolarmente gli altri aperti, insieme con contabilità, recapiti doganali, fogli di scorta o fogli di carico, ecc., che accompagnano i carri tutti, l'agente delle ferrovie dello Stato rilascerà ricevuta, indicando la data e l'ora del ricevimento sugli esemplari del suddetto mod. M. 200, uno dei quali sarà dagli agenti delle ferrovie dello Stato trasmesso al Servizio Movimento (Ufficio materiale mobile) in Roma, e l'altro dagli agenti della Suzzara-Ferrara o della Società Veneta alle rispettive Direzioni dell'Esercizio in Ferrara e in Padova.

In altro apposito libro la stazione di transito iscriverà i carri compresi nella distinta e ritirerà sul libro stesso la firma dell'agente della Suzzara-Ferrara o della Società Veneta, con la data e l'ora precisa del ricevimento dei carri. In detto libro e sulla distinta che scorta i carri saranno annotate e firmate in contradditorio le riserve per mancanze ed avarie di merce che si dovessero fare nell'accettazione dei carri aperti.

20° *Responsabilità.* — La ferrovia Suzzara-Ferrara e la Società Veneta possono rifiutare i carri destinati a transitare sulla linea Suzzara-Sermide-Ferrara o sulla Parma-Guastalla-Suzzara-

Ferrara quando non offrissero tutte le volute garanzie di sicurezza, ma le Società stesse sono responsabili, per tutto il tratto da percorrersi sulla propria linea, dei carri ricevuti in consegna, e ciò a termini delle rispettive vigenti convenzioni di servizio cumulativo.

Le avarie delle merci dipendenti da difetto o rottura dei carri, entro le quali le merci sono riposte, saranno sopportate dall'Amministrazione che ha in consegna il veicolo, a meno che il difetto o la rottura non siano provati preesistenti ed impossibili a rilevarsi alla stazione di transito.

21° *Ore di consegna e riconsegna dei carri.* — Per gli effetti di queste scritture, le ore di consegna e di riconsegna dei carri affidati al transito saranno soltanto quelle reali risultanti dalle distinte, di cui al precedente punto.

Le ore dovranno essere computate dall'1 alle 24, non tenendo conto delle frazioni inferiori a 30 minuti e calcolando un'ora compiuta le frazioni di 30 o più minuti.

22° *Trasporti di carri vuoti.* — Per il ritorno dei carri vuoti, le ferrovie dello Stato possono approfittare delle linee Suzzara-Sermide-Ferrara e Parma-Guastalla-Suzzara, essendo le Società esercenti tali linee obbligate a trasportare gratuitamente veicoli vuoti sino al 10 per cento dei carri transitati carichi.

Il conto per siffatti trasporti sarà regolato mese per mese non ammettendosi compenso da mese a mese. Anche detti carri dovranno figurare sui libri e sui modelli di cui ai precedenti punti.

Nell'allegato 3 si indicano le modificazioni e aggiunte che in relazione alla *parte prima, seconda* e *terza* del presente Ordine di servizio sono da introdursi nel fascicolo « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza - edizione 1° aprile 1913 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato N. 1 all' Ordine di servizio N. 26-1915.

PROSPETTO delle relazioni pel servizio di transito di carri completi a P. V. sulla Ferrovia Suzzara-Ferrara.

STAZIONI da	STAZIONI a o viceversa	ISTRADAMENTI
Alfonsine. Argenta. Ferrara (*) e stazioni della linea Ferrara-Copparo. Lavezzola. Mezzano. Montesanto. Portomaggiore. Voltana.	Acquanegra Cremonese	Piadena-Mantova-Suzzara.
	Bagnolo Mella	idem.
	Bergamo (loco e transito)	Brescia-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Bozzolo	Mantova-Suzzara.
	Brescia (loco e transito)	Piadena-Mantova-Suzzara.
	Calcio	Brescia-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Calolzio Olginate	idem.
	Capriolo	idem.
	Caravaggio	Cremona-Piadena-Mantova-Suzzara
	Casalbuttano	idem.
	Casaletto Vaprio	idem.
	Cassano d'Adda	Treviglio-Cremona-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Castelleone	Piadena-Mantova-Suzzara.
	Castellucchio	Mantova-Suzzara.
	Castelnuovo di Verona	Verona-Isola della Scala-Nogara-Poggio Rusco.
	Cava Tigozzi	Piadena-Mantova-Suzzara.
	Ceraino	Verona-Isola della Scala-Nogara-Poggio Rusco.
	Chiari	Brescia-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Cisano-Caprino Bergamasco	idem.
	Coccaglio	idem.
	Crema	Piadena-Mantova-Suzzara-Ferrara.
	Cremona	Piadena-Mantova-Suzzara.
	Desenzano	Verona-Isola della Scala-Nogara-Poggio Rusco.
	Domegliara (loco e transito)	idem.

STAZIONI da	a o viceversa	ISTRADAMENTI
Alfonsine. Argenta. Ferrara (*) e stazioni della linea Ferrara-Copparo. Lavezzola. Mezzano. Montesanto. Portomaggiore. Voltana.	Gazzo di Bigarello	Nogara-Poggio Rusco.
	Gazzo di Pieve S. Giacomo	Piadena-Mantova-Suzzara.
	Gorlago	Brescia-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Grumello del Monte	idem.
	Lecco	idem.
	Lonato	Verona-Isola della Scala-Nogara-Poggio Rusco.
	Maggianico	Brescia-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Manerbio	Piadena-Mantova-Suzzara.
	Mantova	Suzzara.
	Mapello Ambivere	Brescia-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Marcaria	Mantova-Suzzara.
	Melzo	Treviglio-Cremona-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Mozzecane	Mantova-Suzzara.
	Olmeneta	Piadena-Mantova-Suzzara.
	Ospitaletto Bresciano	Brescia-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Palazzolo sull'Oglio	idem.
	Paratico (loco e transito)	idem.
	Parona di Valpolicella	Verona-Isola della Scala-Nogara-Poggio Rusco.
	Peri (loco e transito)	idem.
	Pescantina	idem.
	Peschiera	idem.
	Piadena	Mantova-Suzzara.
	Pizzighettone	Piadena-Mantova-Suzzara-Ferrara
	Ponte S. Marco	Verona-Isola della Scala-Nogara-Poggio Rusco.
	Ponte S. Pietro Locale	Brescia-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Rezzato (loco e transito)	Verona-Isola della Scala-Nogara-Poggio Rusco.
	Robecco Pontevico	Piadena-Mantova-Suzzara.
	Romano	Brescia-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Romanore	Suzzara.

STAZIONI da	a (o viceversa)	ISTRADAMENTI
Alfonsine. Argenta. Ferrara (*) e stazioni della linea Ferrara-Copparo. Lavezzola. Mezzano. Montesanto. Portomaggiore Voltana.	Rovato (loco e transito)	Brescia-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Roverbella	Mantova-Suzzara.
	S. Antonio Mantovano	idem.
	S. Martino della Battaglia	Verona-Isola della Scala-Nogara-Poggio Rusco.
	Seriate	Brescia-Piadena-Mantova-Suzzara.
	Sommacampagna Sona	Verona-Isola della Scala-Nogara-Poggio Rusco.
	Soresina	Piadena-Mantova-Suzzara.
	Treviglio	Cremona-Piadena-Mantova-Suzzara
	Verdello	idem.
	Verolanuova	Piadena-Mantova-Suzzara.
	Verona P. V.	Isola della Scala-Nogara-Poggio Rusco.
	Verona P. N.	idem.
	Villafranca di Verona	Mantova-Suzzara.
	Villetta Malagnino	Piadena-Mantova-Suzzara.

(*) I carri completi a P. V. da e per Ferrara sono da consegnarsi in transito nel caso in cui, in base alle norme di cui al punto 4, sia richiesta o risulti più economica la via esclusiva delle F. S. e siano quindi da carteggiarsi e tassarsi in servizio interno delle F. S., dappoichè quando riesca più conveniente la via mista di Stato e Suzzara-Ferrara i trasporti devono effettuarsi in servizio cumulativo per il transito di Suzzara o di Poggio Rusco che risulta più economico.

Allegato N. 2 all'Ordine di servizio N. 26-1915.

PROSPETTO delle relazioni pel servizio di transito dei carri completi P. V. sulla linea Parma-Guastalla-Suzzara-Sermide-Ferrara.

STAZIONI		STAZIONI	
DA	A	DA	A
e viceversa		e viceversa	
Ferrara (*) Montesanto Pontelagoscuro	Alseno Belgioioso Borgo S. Donnino Cadeo Casalpusterlengo Castelguelfo Chignolo Po Codogno Colorno Corteolona Fiorenzuola Lodi Melegnano Milano (loco e stazioni aventi l'istradamento normale per la via di Milano). Motta S. Damiano Ospedaletto Lodigiano Parma (loco e stazioni aventi l'istradamento normale per la via di Parma) (*). Pavia (loco e stazioni aventi l'istradamento normale per la via di Pavia) Piacenza (loco e stazioni aventi l'istradamento normale per la via di Piacenza). Pontenure Rogoredo S. Stefano al Corno Secugnago Tavazzano Torrile S, Polo	Arquà Polesine Polesella	Alseno Borgo S. Donnino Castelguelfo Colorno Fiorenzuola Parma (loco e stazioni aventi l'istradamento normale per la via di Parma). Piacenza (loco e stazioni aventi l'istradamento normale per la via di Piacenza). Pontenure Torrile S. Polo

(*) Sono esclusi dal servizio di transito i carri completi in partenza da Ferrara per Parma loco e viceversa i cui trasporti hanno luogo in servizio cumulativo fra la Società Veneta e la ferrovia Suzzara-Ferrara in base alle norme di cui al punto 10.

Allegato 8 all'Ordine di servizio N. 26-1915.

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE

DA INTRODURSI NEL VOLUME

"Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza"

(Edizione 1° aprile 1913)

Nel prospetto della ferrovia Suzzara-Ferrara a pagina 53 modificare come appresso le note corrispondenti ai richiami (*) e (**):

(*) Stazione comune con le ferrovie dello Stato e con la Società Veneta.

Vedi appresso le condizioni per l'ammisione al servizio cumulativo.

(**) Stazione comune con le ferrovie dello Stato. Vedi appresso le condizioni per l'ammissione al servizio cumulativo.

A pag. 54 inserire in calce la seguente aggiunta:

Condizioni particolari per l'eseguimento dei trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Ferrara-Suzzara.

1°) *Trasporti fra le stazioni interne delle ferrovie dello Stato e della ferrovia Suzzara-Ferrara.* — I trasporti a G. V., P. V., Acc. e P. V. Ord. fra le stazioni interne delle ferrovie dello Stato o di altre Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo e quelle interne della ferrovia Suzzara-Ferrara (*escluse quindi quelle comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara*) devono essere tassati ed instradati, salvo contraria domanda del mittente, per quello dei transiti di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara che determina, complessivamente, la via più economica, da partenza a destinazione.

2°) *Trasporti da e per le stazioni comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara*: I trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord. da e per le stazioni comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara devono essere eseguiti e tassati o per la via mista (servizio cumulativo) o per la via assoluta dello Stato (servizio interno), a seconda che l'una o l'altra risulti complessivamente più economica (1).

Per determinare il percorso più economico si deve mettere in confronto la via più conveniente fra le diverse miste per i vari transiti di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara e la via più breve fra le diverse esclusive dello Stato. E tutto ciò, salvo contraria domanda del mittente, nel qual caso il trasporto deve essere tassato e instradato per la via richiesta.

Così ad esempio, una spedizione da Brescia a Ferrara, o viceversa, eseguita in servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara, sarà tassata ed instradata per la via più economica di Verona-Dossobuono-Isola della Scala-Poggio Rusco.

A questo riguardo occorre osservare che la *presentazione di un solo documento di trasporto, senza specifica richiesta della via, equivale alla domanda d'inoltro per la via dello Stato;* e ciò per effetto del secondo capoverso dell'art. 92 delle Tariffe, il quale stabilisce che la richiesta di spedizione deve essere presentata in semplice esemplare allorchè si tratta di trasporti su di una sola rete ed in tanti esemplari quanti sono le Amministrazioni interessate al trasporto, se questo ha luogo in servizio cumulativo.

Le stesse norme di tassazione e di instradamento, di cui sopra, valgono anche pei trasporti a G. V., P.V. Acc. e P. V. Ord. da e per Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara destinati o provenienti da stazioni delle ferrovie corrispondenti.

3°) *Trasporti fra le stazioni comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara.* — I trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord. fra le stazioni comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara saranno tassati ed instradati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto.

---

(1) Occorre tenere presente che i trasporti a carro completo a P. V. da e per Ferrara, per i quali risulti più economica la via esclusiva dello Stato e che quindi sono da carteggiarsi e tassarsi in servizio interno, devono essere consegnati in transito alla ferrovia Ferrara-Suzzara.

Qualora lo speditore non indichi esplicitamente la via da seguirsi, il trasporto dovrà essere tassato ed instradato per la via che, in ragione del prezzo, risulta più economica, ritenendosi ugualmente valido lo stampato in uso sull'una o sull'altra Amministrazione.

È però fatto obbligo alle stazioni comuni di apporre sulle richieste di spedizione il bollo ad umido della Amministrazione che effettivamente eseguisce il trasporto e nella cui gestione deve essere scritturato.

4°) *Trasporti da oltre per oltre le stazioni comuni di Suzzara, Poggio Rusco e Ferrara.* — I trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord. tanto a tariffa ordinaria quanto in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari », non sono ammessi in servizio cumulativo al transito sulla ferrovia Suzzara-Ferrara.

Per conseguenza non possono effettuarsi:

a) spedizioni in servizio cumulativo da oltre Suzzara per oltre Ferrara e viceversa, da oltre Suzzara per oltre Poggio Rusco e viceversa e da oltre Ferrara per oltre Poggio Rusco e viceversa;

b) rispedizioni per disposizioni delle parti o con ricarteggio di ufficio determinanti il transito sulla ferrovia Suzzara-Ferrara per uno dei percorsi indicati nel precedente comma *a*).

5°) *Trasporti fra le stazioni interne della ferrovia Suzzara-Ferrara e le stazioni interne della ferrovia Parma-Suzzara.* — I trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. Ord. fra le stazioni interne della ferrovia Suzzara-Ferrara e le stazioni interne della ferrovia Parma-Suzzara, compresa Guastalla comune alla ferrovia Parma-Suzzara ed alle ferrovie di Reggio Emilia, si effettuano in servizio cumulativo diretto fra la ferrovia Suzzara-Ferrara e la Società Veneta, in base alle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni e senza cumulo delle distanze.

6°) *Trasporti fra Parma e le stazioni interne della ferrovia Suzzara-Ferrara.* — Valgono pei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord. fra le stazioni di Parma e le stazioni interne della ferrovia Suzzara-Ferrara le stesse norme, di cui al precedente punto 5°.

7°) *Trasporti fra Ferrara e Poggio Rusco da una parte e le stazioni interne della ferrovia Parma-Suzzara dall'altra.* — Valgono per i trasporti fra Ferrara e Poggio Rusco, da una parte, e le stazioni interne della ferrovia Parma-Suzzara, compresa Guastalla comune alla Parma-Suzzara ed alle ferrovie di Reggio Emilia, dall'altra, le stesse norme, di cui al precedente punto 5°.

8°) *Trasporti fra Ferrara e Parma.* — I trasporti a G. V. P. V. Acc. e P. V. Ord. fra Ferrara e Parma si tasseranno e si eseguiranno o in servizio interno delle ferrovie dello Stato, per la via esclusiva di Bologna-Modena, od in servizio cumulativo fra la ferrovia Suzzara-Ferrara e quella di Parma-Suzzara, per la via di Sermide-Suzzara-Guastalla, a seconda della richiesta del mittente risultante sul documento di trasporto.

Qualora il mittente non indicasse esplicitamente la via da seguire, i trasporti dovranno essere tassati e instradati o per la via esclusiva dello Stato (via Bologna-Modena) o per quella mista della Suzzara-Ferrara e della Società Veneta di Poggio Rusco-Suzzara-Guastalla, a seconda che l'una o l'altra risulti più economica, ritenendosi ugualmente valido lo stampato in uso sull'una o sull'altra Amministrazione.

È però fatto obbligo alle stazioni di Ferrara e di Parma di apporre sulle richieste di spedizioni il bollo ad umido dell'Amministrazione per le cui linee deve essere eseguito il trasporto e nella cui gestione deve essere scritturato.

I trasporti che in base a tali norme saranno da effettuarsi e tassarsi per la via mista di Parma-Guastalla-Suzzara-Sermide-Ferrara dovranno eseguirsi secondo le tariffe vigenti sulle due Società interessate (Società Veneta e Suzzara-Ferrara) e senza cumulo di distanze.

9°) *Trasporti fra Poggio Rusco e Parma.* — Valgono pei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord. fra Poggio Rusco e Parma le stesse norme, di cui al precedente punto 8.

10°) *Condizioni particolari circa il servizio cumulativo fra la ferrovia Suzzara-Ferrara e la ferrovia Parma-Suzzara.* — I trasporti di cui ai punti 5 e 6 ammessi al servizio cumulativo fra la

ferrovia Suzzara-Ferrara e la Società Veneta non possono essere rispediti:

1°) a *Guastalla* - (stazione comune alla linea Parma-Suzzara ed alle ferrovie di Reggio Emilia): da e per alcuna delle stazioni delle ferrovie di Reggio Emilia, rispetto alle quali il servizio cumulativo è ammesso unicamente a mezzo delle ferrovie dello Stato pei transiti di Reggio Emilia e di Carpi;

2°) a Porotto - (stazione comune con la ferrovia Suzzara-Ferrara e con la linea Ferrara-Cento-Persiceto della Società Veneta): da e per alcuna delle stazioni della linea Ferrara-Cento-Persiceto, rispetto alla quale il servizio cumulativo è ammesso unicamente a mezzo delle ferrovie dello Stato pei transiti di Ferrara e di Persiceto.

11°) *Trasporti da Parma per stazioni delle ferrovie dello Stato oltre Poggio Rusco od oltre Ferrara e viceversa e da Ferrara o Poggio Rusco per stazioni delle ferrovie dello Stato oltre Parma e viceversa e da oltre e per oltre tali stazioni.* — Per quanto precede *non possono effettuarsi in servizio cumulativo* con la linea Ferrara-Suzzara e quella Parma-Suzzara:

a) i trasporti da Parma per stazioni F. S. oltre Poggio Rusco od oltre Ferrara e viceversa;

b) i trasporti da Ferrara o da Poggio Rusco per stazioni delle ferrovie dello Stato oltre Parma e viceversa;

c) i trasporti da oltre per oltre le stazioni di Ferrara, Poggio Rusco e Parma.

12°) *Servizio cumulativo fra la ferrovia Suzzara-Ferrara e la ferrovia Ferrara-Copparo.* — È ammesso il servizio cumulativo per i trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V .Ord. fra le stazioni interne della ferrovia Suzzara-Ferrara (escluse Suzzara e Poggio Rusco) e quelle della linea Ferrara-Copparo. Non è pertanto consentita l'effettuazione in servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara dei trasporti da Suzzara ed oltre e da Poggio Rusco ed oltre le stazioni della Ferrara-Copparo e viceversa. Tali trasporti in provenienza od in destinazione della Ferrara-Copparo dovranno essere tassati ed instradati da o fino a Ferrara in base al percorso delle linee dello Stato.

Ordine di servizio N. 27. (C.).

Modificazioni alle distanze da e per Rimini.

In seguito allo spostamento al km. 111 + 042.10 dell'asse del F. V. della stazione di Rimini, della linea Bologna-Ancona, si dovranno apportare al volume « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato* » e nei prontuari delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori, bagagli e merci le modificazioni indicate negli allegati *A* e *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 16, 17 e 22.

Allegato A all'ordine di servizio N. 27-1915.

Nel « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato* (edizione 1914) » si dovrà:

— a pag. 87, nella tabella (82) *Bologna-Ancona* modificare le distanze da Rimini a Bologna, a Castel S. Pietro d'Emilia, a Gradara, a Montignano e ad Ancona, rispettivamente in km. 112, 89, 22, 73 e 93.

Per quanto riguarda le modificazioni da introdursi nei prontuari manoscritti delle distanze, le stazioni della rete si dovranno regolare come appresso:

Le stazioni di Bologna e di Castel S. Pietro d'Emilia aumenteranno di un chilometro le distanze per Rimini e per Viserba; e così pure aumenteranno di un chilometro le distanze per Rimini e per Viserba tutte le stazioni che hanno le medesime computate in transito di Bologna.

Le stazioni di Rimini e di Viserba dovranno aumentare di un chilometro le distanze per Castel S. Pietro d'Emilia, per Bologna e per tutte le altre relazioni la cui distanza è attualmente stabilita in transito di Bologna.

Le stazioni di Rimini ed oltre verso Ravenna diminuiranno di un chilometro le distanze per Ancona ed oltre, verso Porto Civitanova, e le stazioni di Ancona ed oltre, verso Porto Civitanova, diminuiranno pure di un chilometro le distanze per Rimini ed oltre, verso Ravenna; sempre quando le distanze stesse risultino attualmente computate sul tratto Rimini-Ancona.

Inoltre le stazioni comprese nella prima colonna del prospetto di cui l'Allegato B al presente ordine di servizio dovranno pure apportare nei prontuari manoscritti in uso, le aggiunte e le modificazioni indicate nel prospetto medesimo, tenendo presente che le equidistanze, ivi esposte, sono da riportarsi solo nei prontuari valevoli pei trasporti viaggiatori e bagagli.

Per le aggiunte e modificazioni da apportarsi alle parti 3ª e 4ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1908) » ed ai fascicoli delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci (edizione luglio 1910) e dei viaggiatori e dei bagagli (edizione marzo 1911) in servizio diretto ferroviario-marittimo, verrà provveduto in occasione della prossima ristampa delle pubblicazioni medesime.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 27-1915.*

DA	A	ISTRADAMENTO	Distanza Km.
1	2	3	4
Bevilacqua	Ceprano	202.23.69.204.135. 96.126.45.14.132.	671
Ceprano	Bevilacqua	135.204.69.23.202. 132.14.45.126.96.	671
Conselice	Riofreddo	82.126.45.	501
Galliera	Rimini	23. 71.	142
Lonigo	Riofreddo	179.211.23.69.204.135. 110.126.45.	665
Lugo	Pereto	126.45.	487
Massalombarda	Pereto	87.126.45.	496
Montebello	Roviano	179.211.23.69.204.135 110.126.45.	665
Pereto	Lugo	45.126.	487
	Massalombarda	45.126.87.	496
	S. Agata sul Santerno	45.126.87.	493
Rimini	Galliera	23. 71.	142
	S. Stefano di Magra	23.112. 69.72.117.	310
Riofreddo	Conselice	45.126.82.	501
	Lonigo	135.204.69.23.211.179. 45.126.110.	665
Roviano	Montebello	135.204.69.23.211.179 45.126.110.	665
	Villabartolomea	45.126.138.	617
S. Agata sul Santerno	Pereto	87.126.45.	493

DA	A	ISTRADAMENTO	Distanza Km.
1	2	3	4
S. Stefano di Magra	Rimini	112. 23. 117. 72. 69.	310
	Viserba	112. 130. 117. 72. 69.	315
Villabartolomea	Roviano	188. 126. 45.	617
Viserba	S. Stefano di Magra	130. 112. 69. 72. 117.	315

Ordine di servizio N. 28. (C.).

Modificazione alle distanze da e per Borgone.

In seguito allo spostamento al Km. 35 + 729 dell'asse del F. V. della stazione di Borgone, della linea Torino-Modane, si dovranno apportare al volume « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato* » e nei prontuari delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori, bagagli e merci le modificazioni indicate nell'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 16, 17 e 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 28-1915.

Nel « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato* (edizione 1914) » si dovrà:

— a pag. 69, nella tabella (1) *Modane-Torino-Milano e diramazione Bussoleno-Susa,* modificare la distanza da Borgone a Susa, ad Alpignano ed a Torino P. N. rispettivamente in chilometri 15, 25 e 39. Inoltre tutte le distanze da Borgone alle stazioni della linea Torino-Milano, comprese nella tabella predetta, debbono essere aumentate di un chilometro.

Nel « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato* (edizione 1908) » si dovrà:

— a pag. 222 aumentare di un chilometro le distanze per Villa S. Giovanni e Reggio di Calabria Porto indicate di contro al nome della stazione di Borgone.

Nei fascicoli « *Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci* (*edizione luglio* 1910) » e « *dei viaggiatori e dei bagagli* (*edizione marzo* 1911) *in servizio diretto ferroviario-marittimo* » si dovranno aumentare di un chilometro le distanze esposte, rispettivamente alle pagine 4 e 10, di contro al nome della stazione di Borgone.

Infine, per quanto riguarda le modificazioni da apportare nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche attualmente in uso, le stazioni della rete dovranno regolarsi come appresso:

Le stazioni situate sulla linea Modane-Torino-Milano rileveranno la nuova distanza per Borgone dalla tabella N. 1 del prontuario generale, debitamente modificata come sopra è detto. Tutte le altre stazioni della rete aumenteranno di un chilometro la distanza attualmente esposta nei loro prontuari per la detta stazione di Borgone.

La stazione di Borgone dovrà diminuire di un chilometro la distanza per Susa ed aumentare invece di un chilometro le distanze per tutte le altre stazioni della rete, ad eccezione di quelle riflettenti le stazioni di Avigliana, Bardonecchia stazione, Beaulard, Bussoleno, Chiomonte, Collegno, Condove, Meana, Modane confine (Bardonecchia confine), Modane stazione, Oulx, Rosta, S. Ambrogio, S. Antonino e Salbertrand della linea Modane-Torino.

Ordine di servizio N. 29. (C.).

Attivazione del servizio nel nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Isola Capo Rizzuto.

Dal 15 novembre 1914 è stato attivato il servizio nel nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Isola Capo Rizzuto alla progressiva 241 + 313.18 da Taranto.

In conseguenza nel volume « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato* » (edizione giugno 1914) a pag. 100, nella tabella (117) Taranto-Reggio di Calabria, la distanza di km. 141 fra Isola Capo Rizzuto e S. Ilario del Jonio, dovrà essere rettificata in km. 142.

Inoltre le stazioni di Isola Capo Rizzuto e di S. Ilario del Jonio dovranno rettificare in 142 la distanza che attualmente risulta indicata, fra le stazioni stesse, nei loro prontuari manoscritti in uso nelle gestioni.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 16, 17 e 22.

Ordine di servizio N. 30. (S.).

Provvedimenti per facilitare l'esecuzione dei lavori e delle provviste.

(Vedi ordine di servizio N. 309-1914).

Il Consiglio di amministrazione nella seduta del 15 gennaio 1915 ha approvato che sia da estendersi fino al 30 giugno 1915 l'applicazione dei provvedimenti di cui all'ordine di servizio n. 309-1914, autorizzati nelle adunanze 14 agosto e 9 settembre 1914 per facilitare, a deroga delle vigenti norme, l'esecuzione dei lavori e delle provviste per conto delle ferrovie dello Stato.

Ordine di servizio N. 31. (C.).

Tariffe internazionali - Parte II-B fascicolo 2°. Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana.

(Vedi ordine di servizio N. 387-1914).

Col 16 febbraio 1915, Spezia stazione viene ammessa alla *tariffa speciale di transito* pel trasporto del petrolio e suoi derivati destinati all'estero.

Nel detto fascicolo 2°, a pag. 123 sarà da farsi la seguente aggiunta:

Tariffa speciale di transito.

		1ª Serie			2ª Serie		
		senza condizione di peso	5 ton.	10 ton.	senza condizione di peso	5 ton.	10 ton.
Spezia stazione (1)	Iselle (*S*)	—	2.24	1.89	—	2.24	1.89
	Pino (*S*)	—	2.08	1.75	—	2.08	1.75
	Chiasso (*S*)	—	1.84	1.56	—	1.84	1.56

(1) Prezzi applicabili soltanto ai trasporti del petrolio e suoi derivati, consegnati dalla Società « Nafta » per l'inoltro all'estero.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 32. (M).

Servizio dei " Magazzi raccordati " a Milano Nuova Centrale.

Dal 1° febbraio 1915 il servizio da e per i magazzini raccordati alla stazione di Milano nuova centrale, fino ad ora disimpegnato dalla stazione di Greco, come da ordine di servizio N. 90-1914, sarà fatto dalla stazione di Milano Lambrate collegata alla detta stazione di Milano nuova centrale, come da ordine di servizio N. 370-1914.

L'elenco delle ditte subaffittuarie dei magazzini raccordati, di cui è parola nel capoverso 8° del citato ordine di servizio N. 90-1914, sarà comunicato alla stazione di Milano Lambrate, alla quale spetterà di emettere le note di giacenza per le disposizioni del mittente quando i trasporti in arrivo risultassero indirizzati a ditte non subaffittuarie dei magazzini in parola.

Restano invariate le altre disposizioni di cui all'ordine di servizio N. 90-1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22 *del compartimento di Milano.*

Ordine di Servizio N. 33. (M.).

Cambiamento di nome della stazione di Terzo.

A datare dal 1° febbraio 1915, la stazione di *Terzo*, della linea Alessandria-Acqui-Savona, assumerà la nuova denominazione di *Terzo-Montabone*.

Di conseguenza, nel prontuario generale delle distanze chilometriche, alle pagine 60 e 75 (tab. 31 - edizione giugno 1914) ed a pagina 236 (edizione 1° luglio 1908), nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali risulta indicato il nome della stazione suddetta, si dovrà cambiare *Terzo* in *Terzo Montabone*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 34. (M. C.).

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

Ai trasporti da effettuarsi sulla Rete dello Stato in favore dei danneggiati dal terremoto del 13 corrente, sono da applicarsi le seguenti facilitazioni, sotto l'osservanza delle norme e modalità appresso indicate.

Le facilitazioni stesse dovranno dalle stazioni essere applicate esclusivamente contro presentazione di richieste, per ora della Concessione speciale *B*, rilasciate dalle R. Prefetture e Sottoprefetture e dagli Uffici speciali del Genio civile creati in conseguenza dei danni del terremoto nei casi per essi ammessi, e ciò fino a quando non siasi provveduto alla stampa e fornitura di appositi documenti.

I. — Viaggiatori e bagagli.

1° *Persone scampate dal terremoto e loro bagaglio.* — È ammessa la concessione del trasporto gratuito delle persone scampate dal disastro che si allontanano dai luoghi devastati, o vi ritornano, o si recano ad altra residenza definitiva, nonchè il trasporto gratuito dei loro effetti personali (bagaglio) coi quali viaggiano, nel limite di chilogrammi 50 per persona.

2° *Personale di soccorso e suo bagaglio.* — È ammesso il trasporto gratuito delle persone, col rispettivo bagaglio (nel limite di chilogrammi 50 per persona), che, per conto dei Comitati di soccorso, si recano, in comitiva od isolate, nei luoghi devastati per portare soccorsi, o ne fanno ritorno.

3° *Operai di Imprese accollatarie di lavori e bagaglio degli operai stessi.* — Pei viaggi di operai dipendenti da Imprese accollatarie di lavori da compiersi nei luoghi colpiti dal terremoto

sarà applicata la tariffa differenziale ridotta 50-75% prevista dalla Concessione speciale XI (colonna 25 del Prontuario dei prezzi fatti) senza vincolo di quantitativo minimo di viaggiatori. Pel trasporto del bagaglio dei predetti operai si applicheranno i prezzi della tariffa militare *col bollo*.

4° *Modalità per l'applicazione delle facilitazioni pei trasporti viaggiatori*. — Per quanto riguarda il trasporto delle persone di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3, le relative facilitazioni (viaggi gratuiti od a tariffa ridotta) dovranno essere applicate verso ritiro di apposite richieste della Concessione speciale *B*, individuali o collettive, rilasciate esclusivamente dalle Regie Prefetture o Sottoprefetture del Regno, o dall'Autorità corrispondente che risiede nei luoghi colpiti dal terremoto.

Alle Imprese assuntrici di lavori ed ai Comitati di soccorso che provvedono alla riparazione di fabbricati od alla esecuzione di altre opere sui luoghi colpiti dal terremoto, le richieste anzidette potranno essere rilasciate dai Funzionari preposti agli Uffici speciali del Genio civile accennati nella premessa al presente Ordine di Servizio.

Sulle richieste modello A, nello spazio delle « Annotazioni », dovrà essere esposta con carattere bene appariscente, o con apposito bollo, una o l'altra delle seguenti diciture:

« Terremoto 13 gennaio 1915 - Trasporto in esenzione di tassa », se trattasi di viaggi di profughi o di personale di soccorso;

« Terremoto 13 gennaio 1915 - Trasporto a tariffa ridotta Concessione speciale XI », se trattasi di viaggi di operai di Imprese.

In relazione a tali annotazioni le stazioni rilasceranno, a seconda del caso, il biglietto gratuito od a pagamento.

Per ogni richiesta devesi emettere un solo biglietto modulo CI-201 (sola andata) valevole per la destinazione, la via, la classe (3ª o 2ª, esclusa in ogni caso la 1ª) ed il quantitativo di posti indicati nella richiesta stessa.

Non si devono emettere biglietti di andata e ritorno.

Su tutti i biglietti emessi le stazioni devono indicare gli estremi della richiesta modello *A*.

I biglietti per i viaggi gratuiti devono essere staccati dalla matrice lungo la linea degli zero.

Le richieste devono essere completate dalle stazioni con la indicazione della serie e del numero del biglietto emesso e munite del bollo ad umido.

La sezione inferiore delle richieste modello A *dovrà essere restituita al viaggiatore per essere da lui conservata durante il viaggio come documento di identità personale.*

I biglietti rilasciati pei viaggiatori di cui tarttasi dovranno essere tutti contabilizzati al prospetto XI del mod. C^{1}-213, e, di quelli rilasciati gratuitamente, si dovrà compilare ed allegare alla contabilità separato elenco contenente serie, numero e destinazione per ciascun biglietto.

5. *Norme per la utilizzazione dei biglietti.* — I viaggiatori di 2ª classe sono ammessi in tutti i treni, compresi i direttissimi; quelli di 3ª classe nei treni diretti, accelerati, omnibus e misti, restando esclusi dai direttissimi.

Non sono ammessi i cambi di classe.

Sono ammesse le vie facoltative e le deviazioni risultanti dall'elenco in vigore, avvertendo che i viaggiatori fruenti della concessione gratuita hanno facoltà di seguire gratuitamente anche le deviazioni.

L'identità dei viaggiatori è dimostrata, personalmente o collettivamente, dalla esibizione della sezione inferiore della richiesta modello *A* della Concessione speciale *B*.

6° *Modalità per l'applicazione delle facilitazioni pel trasporto dei bagagli.* — Analogamente a quanto è stabilito pei viaggiatori, le facilitazioni di cui ai punti 1, 2 e 3 riguardanti il trasporto dei bagagli si applicano verso ritiro di richieste modello B della Concessione speciale *B*, rilasciate esclusivamente dalle Regie Prefetture o Sottoprefetture del Regno, o dalle Autorità corrispondenti che risiedono nei luoghi colpiti dal terremoto, o dagli accennati Uffici Speciali del Genio civile, e portanti, nello spazio « Annotazioni », la dicitura od il bollo:

« Terremoto 13 gennaio 1915 - Trasporto in esenzione di tasse », se trattasi del bagaglio di profughi o di persone appartenenti a Comitati di soccorso;

« Terremoto 13 gennaio 1915 - Trasporto a tariffa militare », se trattasi di bagagli delle Imprese accollatarie di lavori.

La concessione del trasporto gratuito non deve eccedere il limite di chilogrammi 50 per persona. Qualora venissero presentate richieste eccedenti tale limite di peso, si dovrà tassare l'eccedenza a tariffa ordinaria.

Per ogni richiesta devesi effettuare una sola spedizione bagagli, anche se questi appartengono a più persone.

Sugli *scontrini* e sui *fogli di via* delle spedizioni si dovranno indicare gli estremi della richiesta modello *B* e questa dovrà essere completata con l'indicazione del numero dello scontrino emesso, applicandovi poscia il bollo ad umido di stazione.

La sezione inferiore delle richieste modello B deve essere restituita allo speditore.

Le richieste ritirate dovranno poi essere allegate alla contabilità bagagli, a giustificazione delle spedizioni gratuite od a prezzo ridotto. Delle spedizioni gratuite si dovrà compilare apposito elenco da allegarsi pure alla contabilità.

II. — MERCI.

1° *Trasporti di materiali da costruzione, attrezzi, viveri, medicinali, indumenti, suppellettili, ecc.* — I trasporti dei materiali da costruzione, attrezzi, viveri, medicinali, indumenti, suppellettili, ecc., che vengono elargiti da Comitati o da privati ai superstiti sono da eseguirsi gratuitamente.

I trasporti di materiali da costruzione e degli altri oggetti sopra menzionati devono essere eseguiti, di regola, a P. V.; l'accettazione a G. V. potrà essere ammessa soltanto per i generi deperibili o per le merci di assoluta urgenza, quando questa sia validamente comprovata.

2° *Trasporti di masserizie.* — Pel trasporto a Piccola Velocità delle masserizie dei profughi che vanno a stabilirsi definitivamente in determinate località, sia che le masserizie stesse siano state ricuperate nei luoghi colpiti dal terremoto, sia che vengano ad essi provvedute dalla beneficenza, è da applicarsi la riduzione

del 50 per cento sui prezzi della tariffa speciale competente, salvo il prezzo minimo di centesimi due e mezzo per tonnellata-chilometro.

I diritti fissi e le tasse accessorie dovranno essere computati integralmente.

3° *Modalità per l'applicazione delle facilitazioni pei trasporti merci.* — Per fruire delle facilitazioni suindicate, gli speditori devono presentare, insieme con gli ordinari documenti di trasporto, la richiesta mod. *C* della concessione speciale *B*, sulla quale, nello spazio riservato alle « Annotazioni », dovrà essere esposta, con carattere appariscente, e appena sia possibile con apposito bollo, la seguente dicitura, a seconda dei casi:

« Terremoto del 13 gennaio 1915 - Trasporto in esenzione di tasse ».

« Terremoto del 13 gennaio 1915 - Trasporto a tariffa ridotta del 50% ».

Tali richieste devono essere rilasciate, salvo l'eccezione di cui in seguito, dalle Regie Prefetture o Sottoprefetture del Regno, o dalle Autorità corrispondenti che risiedono nei luoghi colpiti dal terremoto, le quali sono tenute ad accertare che i materiali da costruzione e gli altri oggetti, di cui viene richiesto il trasporto, sono effettivamente destinati a beneficio dei danneggiati dal terremoto e non spediti a scopo di commercio.

Alle Imprese assuntrici di lavoro ed ai Comitati di soccorso che provvedono alla riparazione di fabbricati ed alla esecuzione di altre opere sui luoghi colpiti dal terremoto, la richiesta anzidetta potrà essere rilasciata anche dai funzionari preposti agli Uffici speciali del Genio civile, creati in conseguenza dei danni del terremoto.

I trasporti dei materiali da costruzione, degli attrezzi, viveri, medicinali, indumenti, suppellettili, ecc., destinati alle località danneggiate, saranno da inviarsi a Portonaccio (Roma), all'indirizzo del sig. Luigi Lucchesi, appositamente incaricato dal Ministero dell'interno, il quale provvederà all'ulteriore inoltro.

Dovranno però essere inviati direttamente a destinazione, e cioè senza appoggiarli a Portonaccio, quelli a carro completo provenienti: dal Meridionale e diretti a località del Circondario di

Sora e della linea Roccasecca-Avezzano (questa esclusa); dal Settentrione e diretti alle stazioni da oltre Terni fino a Sulmona, i quali debbano percorrere la via Ancona-Terni ed Orte-Terni; da stazioni della linea Ancona-Foggia e diretti a stazioni danneggiate dal terremoto che possono essere raggiunte senza interessare il transito di Avezzano, e purchè tutti siano indirizzati alle Autorità locali.

Inoltre, pei soccorsi diretti al sig. Lucchesi a Portonaccio, quando gli speditori desiderino indicare essi le località alle quali intendono destinarli, le stazioni, nell'accettare le spedizioni relative, si assicureranno che i documenti di trasporto ed i colli portino chiaramente, oltre che l'indirizzo: *sig. Luigi Lucchesi, Portonaccio* (*Roma*), anche la seguente aggiunta:

« da far proseguire, per disposizione del Ministero dell'Interno, al Sig. . . . . in . . . . . . »;
invitando i mittenti a completare, o ben chiarire, le indicazioni deficienti, o poco esatte.

4° *Carico.* — Le operazioni di carico delle spedizioni di materiali da costruzione, attrezzi, viveri, indumenti, suppellettili, ecc. a carro completo, dovranno essere eseguite a cura dei mittenti.

5° *Riassunti ed elenchi separati degli arrivi.* — Le stazioni di arrivo dovranno compilare, per gestione, appositi riassunti dei trasporti eseguiti in franchigia, ed appositi elenchi dei trasporti di masserizie a tariffa ridotta del 50%.

Gli uni e gli altri sono da inviarsi, nei modi e termini consueti, al competente Controllo interno.

6° *Responsabilità della ferrovia.* — Pei trasporti gratuiti e per quelli di masserizie a tariffa ridotta non si ammettono reclami per ritardi di resa, e, trattandosi di masserizie ricuperate, neanche per avarie.

Per i materiali da costruzione e gli altri oggetti elargiti e per le masserizie nuove, pure elargite, i reclami per avarie o perdite potranno ammettersi solo quando venga provata la colpa dell'Amministrazione.

III. — Disposizioni comuni.

Le disposizioni che precedono non riguardano i trasporti di materiali che sono eseguiti dall'Amministrazione (per mezzo del Servizio Approvigionamenti) per conto del Governo.

Qualora venissero presentate richieste modelli *A*, *B* e *C* incomplete, cioè senza l'indicazione — nello spazio « Annotazioni » — della esenzione del trasporto dalle tasse, o della tariffa ridotta da applicarsi, o comunque non regolari, non dovranno essere accettate; ma si dovrà invitare l'esibitore a farle regolarizzare, o sostituire, dalle Autorità che le hanno rilasciate.

In tutto quanto non è diversamente disposto dal presente Ordine di Servizio, valgono, pel rilascio e l'uso dei documenti e per l'eseguimento dei trasporti, le disposizioni generali per l'applicazione delle concessioni speciali.

IV. — Inoltro dei trasporti a carro completo ed in collettame.

Tutti i trasporti a carro completo ed in collettame a G. V., ed a P. V. destinati ai soccorsi dei paesi danneggiati dal terremoto dovranno, a seconda della loro provenienza, essere concentrati nelle località indicate nel prospetto seguente, senza preoccuparsi se può derivarne anche un prolungamento di percorso, rispetto alla stazione destinataria.

STAZIONE DI CONCENTRAMENTO	PROVENIENZA DEI TRASPORTI
Torino P. N. . . . . Alessandria . . . . (A seconda che il trasporto possa giungere a destino più sollecitamente).	Dalle stazioni del Compartimento di Torino, escluse quelle da oltre San Giuseppe a Savona.
Genova Brignole	Dalle stazioni del Compartimento di Genova, escluse quelle della linea da Sturla a Monterosso, e delle stazioni della linea Savona-Ferrania.
Milano P. R.	Dalle stazioni del Compartimento di Milano, escluse quelle al sud della linea Milano-Verona.
Padova	Dalle stazioni del Compartimento di Venezia.
Bologna	Dalle stazioni del Compartimento di Bologna, escluse quelle oltre Bologna verso Pistoia, oltre Ferrara ed oltre Bologna verso Rimini, e dalle stazioni del Compartimento di Milano al sud della linea Milano-Verona.
Firenze C. M.	Dalle stazioni oltre Bologna, oltre Faenza, oltre Empoli fino Firenze.

Stazione di concentramento	Provenienza dei trasporti
Livorno S. Marco.	Dalle stazioni oltre Genova Brignole, oltre Borgo S. Donnino, oltre Parma, oltre Pistoia, oltre Empoli fino Livorno.
Ancona	Dalle stazioni oltre Bologna ed oltre Ferrara fino Ancona.
Roma Tuscolana	Dalle stazioni oltre Livorno, oltre Pisa (via Colle Salvetti) fino Roma.
Portonaccio	Dalle stazioni oltre Empoli, oltre Firenze C. M., oltre Falconara, oltre Porto Civitanova, oltre Caserta fino Roma.
Castellammare Adriatico .	Dalle stazioni oltre Ancona, oltre Foggia fino a Castellammare Adriatico.
Napoli C. . . . . Caserta . . . . (A seconda che il trasporto possa giungere al punto di concentramento più sollecitamente).	Dalle stazioni dei Compartimenti di Napoli (escluse quelle oltre Caserta verso Cassino) di Reggio C., di Palermo.
Foggia	Dalle stazioni del Compartimento di Bari.

Per l'inoltro delle merci in collettame si istituisce l'itinerario speciale **PA**, che servirà per la raccolta delle merci destinate alle località colpite dal terremoto e che dovrà essere formato giornalmente dalle stazioni di concentramento indicate nel prospetto che precede senza condizione di peso.

Tutte le altre stazioni della Rete potranno formare supplementari all'itinerario stesso con un peso minimo di 20 quintali.

In sostituzione di quelle ordinarie, a questi carri misti dovranno applicarsi etichette speciali in carta bianca e caratteri rossi, colla dicitura: « *P.A. carro misto speciale per le merci dirette a località danneggiate dal terremoto* ».

Sulle apposite tabelle dei carri completi che contengono le merci di cui si tratta, dovrà essere invece applicata un'etichetta speciale, in carta gialla e caratteri neri, colla dizione: « *Trasporti per località danneggiate dal Terremoto* », in aggiunta a quelle ordinarie.

Tanto i carri completi, quanto i carri misti, debbono partire dalle stazioni di concentramento esclusivamente coi treni che risultano dal prospetto seguente. I trasporti stessi che dalle altre stazioni vengono spedite a quelle di concentramento, debbono viaggiare coi mezzi più rapidi ed in precedenza agli altri.

Nei casi però in cui la natura o l'urgenza della spedizione ne renda opportuno l'inoltro con treni accelerati o diretti, le stazioni si atterranno alle disposizioni normali in vigore.

INDICAZIONE DELLE LINEE	TRENI D'INOLTRO
Torino-Alessandria-Piacenza-Parma-Pisa-Roma	5021 - 5023
Milano-Piacenza-Parma-Pisa-Roma	6013
Bologna-Rimini-Ancona-Roma	6509 - 6505 - 6513 - 6011
Genova-Spezia-Pisa-Livorno-Roma	5717 - 5021 - 5023
Padova-Bologna-Firenze-Chiusi-Roma . . .	6157 - 6159 - 6011 - 6023
Foggia-Castellamare Adr.-Ancona	6502 - 6506 - 6505 - 6509
Napoli-Caserta-Roma	6584 - 6592
Reggio C.-Caserta	6592
Metaponto-Salerno-Napoli	6670
Brindisi-Foggia-Caserta	6538 - 6509 - 6505

Resta inteso che i trasporti a carro completo, i quali, in base a quanto è detto al punto II, saranno inviati a destino direttamente, e cioè senza appoggiarli a Portonaccio, dovranno essere trattenuti dai treni stabiliti pel loro viaggio, rispettivamente a Roccasecca, a Terni, a Castellamare A. e da queste fatti proseguire a destinazione coi primi treni coincidenti.

Qualora i carri misti PA in arrivo a Roma richiedessero una successiva manipolazione per un raggruppamento di merci per destinazione, tale lavoro dovrà essere eseguito preferibilmente nei capannoni di Roma-Termini. Da quest'ultima stazione i carri riordinati potranno così essere inoltrati a destino anche con treni viaggiatori, non esclusi gli accelerati ed i diretti.

La Divisione di Roma regolerà, se del caso, l'inoltro dei trasporti di tutti i carri misti e di quelli completi appoggiati a Portonaccio, dalle stazioni di concentramento, all'intento di evitare ingombri e di assicurare la necessaria sollecitudine a quelle merci che, per la loro natura o per l'uso al quale sono destinate, debbono avere la precedenza sulle altre.

Raccomandasi di curare e sorvegliare la rigorosa applicazione delle prescrizioni contenute nel presente ordine di servizio e di ogni altra disposizione intesa ad assicurare la maggiore possibile sollecitudine nell'inoltro dei trasporti dei materiali destinati ai luoghi danneggiati dal terremoto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

Circolare N. 7. (C.).

Irregolarità nei viaggi in base alla concessione speciale VIII.

Risulta che, nonostante il richiamo all'uopo fatto con la Circolare n. 62-1914, le stazioni hanno continuato a rilasciare, nello scorso anno 1914, il biglietto ridotto pei viaggi personali dei maestri elementari in base a *richieste*, il cui uso, come è noto, è limitato ai viaggi delle persone di famiglia, ed in base a *scontrini* scaduti di validità degli anni 1912 e 1913 ed a *scontrini* del 1915 che non erano ancora valevoli.

Non potendosi tollerare ulteriormente un siffatto anormale stato di cose, si rinnova il richiamo di cui nella citata Circolare e si dispone che il personale delle biglietterie o quello di controlleria, quando abbia a rilevare che nei libretti dei maestri elementari si trovino ancora scontrini degli anni 1912, 1913 e 1914 provveda a ritirarli senz'altro e a trasmetterli al Controllo viaggiatori (Ufficio 1°) di Firenze, accompagnati da apposito foglio indicante il numero del libretto, le generalità e la residenza del titolare.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 8. (C.).

Trasporti a domicilio a Persiceto, Venosa, Giarre-Riposto ed Adria.

(Vedi Circolare N. 86-1913 e 111-1914).

Col giorno 31 gennaio 1915 verranno chiuse le agenzie di città a Persiceto ed a Venosa e cesserà di conseguenza il servizio dei trasporti a domicilio tra quei comuni e le stazioni omonime.

Dal giorno 1° febbraio 1915 l'Impresa trasporti a domicilio

di Giarre-Riposto riscuoterà la provvigione di L. 0,05 per le operazioni di dazio consumo dei pacchi ferroviari.

A datare dal 1° gennaio 1915 le condizioni di cui alle avvertenze 1ª e 2ª a pag. 12 del fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912), sono state estese alla città di Adria.

In conseguenza di quanto precede nel fascicolo predetto dovranno cancellarsi alle pag. 26, 33 e 37 tutte le indicazioni relative alle dette stazioni di Persiceto e Venosa ed a pag. 21 colonna 3, in corrispondenza del nome di Giarre Riposto, si dovrà aggiungere sotto il prezzo dei pacchi ferroviali il richiamo (5) riportando poi a piedi della pagina stessa la seguente nota: « (5) *Si esige la provvigione di L.* 0,05 *per le operazioni di dazio consumo* ».

A pag. 13 si dovranno aggiungere nella colonna 1 le indicazioni 1ª e 2ª di fianco al nome della stazione di Adria.

Inoltre nel prontuario delle distanze chilometriche, edizione giugno 1914, si dovrà cancellare l'indicazione G. P. alla colonna 14 delle pagine 43 e 63 di fianco ai nomi di Persiceto e Venosa.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 9. (C).

Dichiarazioni per le statistiche per le merci in esportazione.

(Vedi ordini di servizio N. 5, 197 e 285-1909 e N. 7-1910).

In seguito al riordinamento del diritto di statistica attuatosi col 1° gennaio 1915, in forza dei RR. Decreti 22 novembre 1914, n. 1289 e 10 dicembre 1914, n. 1352, e che estende l'applicazione del diritto medesimo alle merci in esportazione, mentre prima era limitato alle merci in importazione, la « *dichiarazione per le statistiche* » occorrente per i trasporti diretti all'estero ha assunto

una maggiore e speciale importanza, inquantochè è in base ad [illegible] che [illegible] dogane di confine devono applicare il diritto in parola.

Senonchè, malgrado le tassative disposizioni impartite con gli ordini di servizio N. 285-1909 e N. 7-1910, si verifica ancora ben di frequente l'arrivo ai confini di terra di spedizioni per l'estero non scortate dalla detta *dichiarazione*, il che cagiona alle stazioni di confine un lavoro ed una perdita di tempo non indifferenti per sopperire a tale mancanza. Mentre, pertanto, si rammenta alle stazioni in generale il loro obbligo di esigere sempre pei trasporti di merci per l'estero la presentazione dell'accennato documento, si richiamano le stazioni di confine all'osservanza rigorosa della disposizione impartita col citato ordine di servizio N. 7 del 1910 e cioè di notificare sempre alle Divisioni di movimento competenti le stazioni che incorrono nella irregolarità di cui trattasi, affinchè le Divisioni stesse possano prendere i provvedimenti del caso.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20. 21 *e* 22.

Comunicazione.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 13 gennaio 1915, N. 51 del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Lemmo Romei fu Pietro da Prato (Toscana).

---

per il Direttore generale
R. RINALDI.

Circolare N. Iv (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 febbraio 1915 estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 di cui l'ordine di servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

BI^{CR}_{Z} N. 29.467; 29.471.

CI^{CR}_{Z} » 41.337; 41.339; 41.390; 41.392.

BAGAGLIAI.

DI^{CR}_{Z} N. 84.600; 84.603.

DUI^{CR} » 96.558; 96.581; 96.584; 96.587; 96.590; 96.642; 96.646; 96.682: 96.685; 96.688; 96.691; 96.718; 96.724; 96.727.

CARRI.

F N. 174.636 a 174.638; 174.457 a 174.459; 174.865 a 174.867; 175.022 a 175.024; 175.029 a 175.031; 175.046 a 175.048; 175.684 a 175.686; 175.694 a 175.696; 175.857 a 175.859; 175.880 a 175.882; 176.002 a 176.004; 176.025 a 176.027; 176.675 a 176.677; 177.006; 177.007; 177.023 a 177.025; 177.041 a 177.045; 177.050 a 177.052; 177.072 a 177.074; 177.800 a 177.802; 178.054 a 178.056; 178.064 a 178.066; 178.402 a 178.404; 178.427 a 178.429; 178.856 a 178.858; 178.876; 179.082 a 179.084; 179.094 a 179.096; 179.204 a 179.206; 179.219 a 179.221.

L N. 479.787 a 479.789; 479.902 a 479.904.

Poz N. 693.417; 693.419; 693.424.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

per il Direttore generale

R. RINALDI.

SENTENZE

Incendio prodotto da fuoruscita di scintille di una locomotiva. - Danno incolpevole. - Irrisarcibilità.

Dato il principio che non può esservi responsabilità senza colpa, non basta il fatto dannoso dell'incendio per ingenerare senz'altro il concetto della colpa e l'obbligo nell'Amministrazione di risarcire il danno.

L'obbligo del risarcimento non può neppure trovare la sua giustificazione nel principio della responsabilità della pubblica Amministrazione per gli atti legittimi, perchè nel caso dell'incendio derivato da scintille della locomotiva, o sussiste il fortuito, o l'atto illegittimo, per cui spetterebbe al danneggiato di dare la prova delle cause dell'incendio stesso e della colpa dell'Amministrazione.

TRIBUNALE DI ROMA (Appello) - sentenza 12-27 febbraio 1914 - Ferrovie dello Stato c. Vivarelli-Colonna.

IN DIRITTO.

Osserva il Collegio che con la sua domanda il Vivarelli-Colonna risolveva la tanto dibattuta questione relativa alla responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria per gli incendi causati alla proprietà privata dalle scintille e dalle scorie incandescenti che si sprigionano dalle locomotive dei treni in corsa.

Fondamento di una tale responsabilità non può essere che la colpa dell'Amministrazione ferroviaria ai sensi degli articoli 1151-1152 e 1153 Cod. Civ. In base ai suddetti articoli, che non

possono trovare applicazione anche nel caso in esame, non si può essere chiamati a rispondere di un fatto dannoso se non quando esso sia la conseguenza di un'azione o di una omissione la quale sia in contrasto con una norma legislativa o regolamentare, ovvero incompatibile con la diligenza che deve sempre usare nelle sue azioni, il buon padre di famiglia.

È ciò che chiamasi responsabilità per quasi-delitto, e a integrare la figura giuridica del quasi-delitto, secondo i principî generali del nostro diritto, occorre il concorso di tre elementi: un fatto imputabile in senso soggettivo, una lesione ingiusta o un nesso di causalità tra il fatto produttivo della lesione e la lesione stessa.

Di guisa che l'Amministrazione ferroviaria nella specie può essere ritenuta responsabile solo nel caso che venga a dimostrarsi che il fatto (incendio) sia ad essa imputabile, vale a dire che sia avvenuto per colpa sua, che essa abbia violato un diritto subiettivo del privato producendo danno, e che infine la lesione di un tale diritto sia in rapporto di causa ad effetto con il fatto colposo.

Non è possibile ammettere la responsabilità senza colpa, e la teoria dell'agire a suo rischio, che cioè ognuno debba rispondere del danno prodotto al terzo, anche se incolpevole, ogni qualvolta egli agisca a suo profitto, non trova base o fondamento nel nostro diritto positivo.

Coloro infatti che a sostegno di una tale pericolosa teoria credettero di trarre partito dalle disposizioni degli art. 1154 e 1155 Cod. Civile, mostrarono di non aver bene capito la loro portata ed il loro significato, in quanto che è risaputo che quegli articoli non sono che una pura e semplice applicazione del principio generale stabilito nel precedente articolo 1151, e solo si volle in quei due casi, per difficoltà di indole probatoria, sancire una previsione di colpa, senza però volere in nessuna maniera sanzionare il principio di una responsabilità senza colpa.

Nessuno può essere chiamato a rispondere di un danno da altri risentito, se il danno stesso non trova la sua origine e la sua causa in una sua azione od omissione che sia in contrasto con una norma di diritto o col dovere generale di usare l'ordinaria pru-

denza di un buon padre di famiglia; in altri termini nessuno è responsabile se non quando il danno sia la legittima e necessaria conseguenza di un suo fatto colposo. Che se invece nello esplicamento di una sua azione un individuo usa quella prudenza e quella diligenza che si addice ad un buon padre di famiglia, non può davvero ritenersi responsabile di fronte ai terzi ancorchè l'azione stessa, in cui non si riscontrano gli estremi della colpa, abbia prodotto danno. Trattasi allora di un caso fortuito, il quale, come quello che non è imputabile a chicchessia, non può non cadere, nelle sue conseguenze dannose, che a carico di colui che ne è colpito. Il principio suaccennato trovasi stabilito nel diritto romano e precisamente in quel noto frammento di Paolo che è bene ricordare perchè contempla un caso molto simile all'attuale, quello cioè dell'agricoltore che nel bruciare la ristoppia nel suo campo fa tutto ciò che occorre per impedire il propagarsi del fuoco, e pur nondimeno questo si propaga a causa di una scintilla portata dal vento. Paolo dice che in questo caso non vi è responsabilità perchè l'evento dannoso si avvera per un fenomeno del tutto accidentale ed indipendente da ogni volontà e da ogni previsione. « Si omnia (così il frammento) quae oportuit observait et subita vis venti longius ignem produxit, caret culpa ». Dal che consegue che per affermare nella specie la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria occorre dimostrare, che la prova, (trattandosi di azione per responsabilità extracontrattuale) sta a carico dell'attore — art. 1312 Cod. Civ.; che lo incendio che produsse danno alla proprietà Vivarelli-Colonna ebbe a verificarsi a causa delle scintille che si sprigionarono dalle locomotive dei treni in corsa, e che ciò avvenne per colpa dell'Amministrazione convenuta, o perchè le locomotive stesse non erano provviste degli apparecchi parascintille, ovvero perchè le scorie incandescenti, cadute sulla strada ferrata, trovarono in questa, a causa della sua cattiva manutenzione, facile esca; onde il fuoco sviluppatosi sulla strada stessa potè, per le erbe secche od altro di cui essa era ingombra, propagarsi alla proprietà vicina producendo danno. Se una tale prova, diretta appunto a ricercare e stabilire se da parte delle ferrovie vi sia stata omissione di diligenza od incuria nel compiere taluna di quelle azioni che rientrano nel complesso dei doveri inerenti all'esercizio di questo servizio pubblico, sia

stata fornita dal Vivarelli-Colonna, lo si vedrà in seguito, allorquando cioè si scenderà allo esame specifico della fattispecie; pel momento occorre osservare che al caso che ne occupa non può trovare applicazione il principio, più volte sanzionato dalla più recente ed autorevole giurisprudenza della responsabilità delle pubbliche amministrazioni per gli atti legittimi. Tale responsabilità intesa non già nel senso di risarcimento di danno vero e proprio, sibbene di connessione del diritto, si fonda oltrechè sul principio di ragion naturale che nessuno deve arricchirsi con danno altrui, anche e sopratutto sul principio di giustizia distributiva: che cioè tra tutti i cittadini, non a carico di un solo o di pochi, siano equamente ripartiti gli oneri che sorgono da una necessità od utilità pubblica. Così si è giudicato, infatti, e con ragione, dovuto al privato un indennizzo, equivalente al sacrificio da lui sopportato nello interesse della collettività, nel caso di lesioni prodotte ad un suo edificio dal tremolìo derivante dal continuo e ripetuto passaggio dei treni; principio questo che trova del resto il suo positivo fondamento nell'art. 46 della legge sulla espropriazione per pubblica utilità e negli articoli 29 dello Statuto e 238 del Codice Civile.

Ma nella specie non trattasi di un atto legittimo dell'Amministrazione ferroviaria che importi nel privato danneggiato il diritto di veder equamente ripartiti gli oneri derivanti da una utilità pubblica fra tutti i cittadini, sibbene di un fatto che, o deve ritenersi un fortuito il quale come un accidente non imputabile a chicchessia deve ritenersi da colui che ne è colpito, ovvero deve ascriversi a colpa dell'Amministrazione convenuta, ed in questo caso si è in presenza di un atto illegittimo, il quale non può non importare nell'Amministrazione stessa l'obbligo di rispondere di tutte le conseguenze dannose. Adunque, perchè la domanda del Vivarelli-Colonna, relativa alla rifusione dei danni, possa trovare accoglimento, occorre che egli dia la prova esauriente della colpa delle Ferrovie nel fatto da lui lamentato. Nè vale obiettare che con tale teoria si viene ad identificare l'azione civile per indennizzo con l'azione penale per incendio colposo, e per conseguenza ad ammettere che il risarcimento dal danno possa solo aversi nel caso di reato di cui all'art. 311 Cod. Pen., in

quanto che la colpa civile è tutt'altra cosa che la colpa penale, e con questa non è affatto a confondersi e ad assimilarsi.

Ciò premesso, va esaminato se il Vivarelli-Colonna alla stregua dei principî suaccennati, ha fornita la prova della colpa dell'Amministrazione ferroviaria, intesa nel senso soggettivo ai termini degli articoli 1151 e seguenti del Cod. Civ., vale a dire, se egli ha dimostrato che l'incendio che produsse danno alla sua proprietà ebbe a verificarsi a causa delle scintille e delle scorie incandescenti sprigionatesi dalle locomotive dei treni in corsa, e se oltre a ciò ebbe a propagarsi per colpa dell'Amministrazione convenuta consistente nel fatto di aver lasciata ingombra di erbe secche od altro la strada ferrata, di modo che il fuoco ha trovato in essa e nella sua cattiva manutenzione facile esca. A tale effetto il Vivarelli-Colonna ha prodotto dei verbali di constatazione di cui uno, è bene dirlo subito, redatto a cura del Notaio Bozzi senza contraddittorio delle parti, non ha alcun valore giuridico, e come tale quindi non può tenersi in alcuna considerazione.

Rimangono gli altri del 26 agosto 1910 e 11 aprile 1911, redatti alla presenza dei rappresentanti delle parti, di cui il collegio deve esaminarne, agli effetti della responsabilità delle Ferrovie, il contenuto e la portata. Sostiene il Vivarelli-Colonna che essi sono la prova chiara ed evidente che l'incendio avvenne a causa delle scintille e per colpa dell'Amministrazione convenuta. Ma il suo asserto non ha fondamento e a convincersene basta la sola lettura di quei verbali che, salvo la diversità di data e di località, sono identici nel loro contenuto intrinseco.

Dice il primo, e ripetono gli altri, nella parte che interessa per la risoluzione dell'attuale controversia: « nel giorno 26 agosto 1910 (10 e 12 marzo 1911 gli altri) poco dopo il passaggio del treno 9516 (32 e 22 gli altri) si manifestò a sinistra della linea suddetta (Firenze-Pistoia-Bologna), in corrispondenza del chilometro 49282 (49053 e 49325 gli altri) un incendio, che cominciato a metri 4,25 (7 e 3 gli altri), dalla più vicina rotaia e a metri 0,75 (6,40 e 6,80 gli altri) sopra il piano del ferro, dalla proprietà della Ferrovia si estese nella proprietà Vivarelli-Colonna tenuta a bosco di quercia, bruciando, ecc. ».

Ora da tali verbali non si rileva davvero che l'incendio che ebbe origine dalle scintille sprigionatesi dalle locomotive che, tra

le altre cose, non si sa se fossero sfornite di cuffia, nè il Vivarelli-Colonna come avrebbe dovuto, versandosi in tema di colpa extra-contrattuale, ha chiesto di darne la prova, che anzi l'Amministrazione ferroviaria per quanto non le incombesse ha domandato di darne la prova del contrario; nè d'altra parte ad una tale conseguenza relativa alla causa dell'incendio può giungersi partendo dal principio logico del *post hoc, ergo propter hoc,* in quanto che un tale principio, come del resto pare riconosca lo stesso Vivarelli-Colonna, è stato ormai abbandonato dalla più recente e autorevole giurisprudenza.

Il fatto che l'incendio si sia sviluppato subito dopo il passaggio del treno, non autorizza a ritenere che esso fosse stato causato dalle scintille e scorie incandescenti sprigionatesi dalla locomotiva. Che se d'altra parte si volesse ritenere dimostrata la causa dei lamentati incendi, il che, per le fatte considerazioni non è possibile ammettersi, nella specie mancherebbe in ogni modo la prova della colpa dell'Amministrazione ferroviaria.

Infatti non è dimostrato, nè d'altronde il Vivarelli-Colonna ha chiesto di provarlo, che le macchine erano sfornite degli opportuni congegni atti ad impedire lo sprigionamento delle scintille; nè è dimostrato che la strada ferrata fosse lasciata ingombra di erbe secche le quali servirono di esca al propagarsi del fuoco.

Il fatto che questo abbia avuto origine sulla strada ferrata e si sia poi esteso alla proprietà vicina, non può assurgere alla importanza di una prova piena ed esauriente della colpa dell'Amministrazione a causa della cattiva manutenzione della strada, e quindi non può ritenersi essa Amministrazione responsabile dei danni lamentati, specie poi quando si pensi che nei verbali di constatazione, su cui si fonda tutta la domanda attrice, è detto esplicitamente che l'Amministrazione col suo intervento « non intendeva affatto di pregiudicare le ragioni che le potessero competere sia per respingere da sè la causa dell'avvenuto incendio, sia per declinarne in ogni caso la *responsabilità* ».

Sicchè essa non riconosceva che lo incendio fosse stato originato dalla fuoruscita delle scintille, nè ammetteva nel fatto dannoso il concorso della sua colpa. E se così è, come non può revo-

carsi in dubbio, spettava al Vivarelli-Colonna dare la prova piena ed esauriente della causa dell'incendio e della colpa dell'Amministrazione convenuta; e non avendolo fatto, non potendosi a tale effetto ritenere sufficienti i verbali di constatazione, la sua domanda non può trovare accoglimento.

Omissis.

Danni dipendenti da costruzione di opere pubbliche. - Risarcibilità e suo fondamento giuridico. - Responsabilità della società concessionaria della costruzione.

Anche in mancanza della colpa, di cui all'art. 1151 Cod. civ. il privato deve essere risarcito dei danni che la sua proprietà risente dalla costruzione di un'opera pubblica, in base agli articoli 29 dello Statuto fondamentale e 438 Cod. Civ., e per lo stesso principio che informa l'art. 46 della legge di espropriazione per pubblica utilità.

Quando l'opera pubblica, nel caso la ferrovia, sia stata costrutta da una Società per concessione dello Stato, a quella e non a questo fa carico il risarcimento, nonostante la ferrovia sia presentemente esercitata dallo Stato.

TRIBUNALE DI ROMA - sentenza 29 luglio 1914 - Maussier c. Ferrovie Stato e ferrovie del Mediterraneo.

IN FATTO.

Con atto di citazione dei 9-17 luglio 1913 Tito Maussier conveniva innanzi a questo Tribunale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in persona del Direttore ing. Riccardo Bianchi e la Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo in persona del Direttore Luigi Barzanò. Lo attore assumeva che da alcuni lavori eseguiti dalla Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo nella costruzione dello spiazzale della stazione di Civita d'Antino-Morino sul tronco ferroviario Balsorano-Avezzano, e dalla costruzione compiuta dalla Società medesima di alcuni ponti a travata metallica sul fiume Liri, nei pressi di quella località, sono derivati gravi danni, ed altri maggiori si vanno verificando e si verificheranno, ad un fondo di sua proprietà in con-

trada Piede Li Colli, sita nel territorio di Morino sulle due rive del Liri.

Pertanto chiedeva che, premessi quei mezzi istruttori cui il Tribunale crederà necessari, siano condannati al risarcimento dei danni derivati e derivandi tanto le ferrovie dello Stato come la Società delle Mediterranee, solidalmente o per la parte a ciascuna competente, le une come attuali proprietarie delle opere, donde derivarono i danni conclamati, l'altra come ente costruttore di quelle opere medesime.

Le ferrovie dello Stato nella comparsa conclusionale eccepiscono di dover essere poste fuori causa, i lavori in questione essendo stati eseguiti non da loro, ma dalla Società delle Mediterranee; quest'ultima acconsente ad addossarsi da sola il giudizio e l'attore non si oppone.

Assumendo la convenuta Società delle Mediterranee che le opere da essa eseguite non sono affatto nè potranno divenire dannose al fondo del Maussier, questi chiede una perizia al riguardo. Nè la convenuta Società si oppone, ma chiede siano modificati i termini del quesito proposto dall'attore, nel senso di porre tra i compiti del perito d'investigare se i danni lamentati hanno effettiva consistenza, il che sarebbe dato come fatto specifico dall'attore, e domanda inoltre che le spese della perizia siano poste a carico dell'attore che ha fatto domanda di tale mezzo istruttorio.

IN DIRITTO.

È ormai *jus receptum* che le pubbliche Amministrazioni, o chi si sostituisce ad esse, come nella fattispecie la Società delle Mediterranee, siano tenute a risarcire i danni che cagionano ai privati cittadini con opere compiute nel pubblico interesse. E ciò non in dipendenza di alcuna colpa a norma dell'art. 1151 C. C., ma in forza di una responsabilità basata su un principio di equità e giustizia, per cui se la proprietà privata che è inviolabile, sia lesa da opere compiute nello interesse della collettività, deve il danno ripartirsi tra tutti i consociati a cui vantaggio l'opera è diretta. Cotesto principio generale ha il suo addentellato nell'art. 29 dello Statuto fondamentale del Regno e nell'art. 438

C. C., e la sua più specifica e chiara manifestazione nell'art. 46 della legge 25 giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, nonchè nell'art. 2 legge 25 luglio 1904 sulle opere idrauliche e nell'art. 15 legge 22 marzo 1900 sulle bonifiche. E tenendo presente la dizione dell'art. 46 citato, che così testualmente determina il danno risarcibile: « danno permanente derivante dalla perdita o dalla diminuzione di un diritto », si vede come si devono tenere in conto nel risarcimento non solo i danni già verificatisi in un fondo, ma quelli anche che si verificheranno, questi ultimi in quanto possano costituire un attuale diminuzione del valore economico del fondo stesso. Posta in questi termini la questione giuridica, appare indubitato nella fattispecie che se i danni lamentati sono veri, e se dipendono dai lavori compiuti dalla Società delle Mediterranee, deve accordarsi il risarcimento dei danni, il che, per vero, non contesta nemmanco la parte convenuta, limitandosi a negare l'esistenza dei danni, e se mai, il nesso di causalità tra essi e i lavori eseguiti.

Pertanto la domanda di perizia avanzata dall'attore merita di essere accolta, come quella che mira a stabilire dati di fatto pertinenti ed influenti nella causa. E quantunque il concetto che la convenuta Società vuole includere nel quesito di perizia, secondo le conclusioni innanzi trascritte, sembra già compreso nella formula proposta dal Maussier, per amore di una maggiore chiarezza, è opportuno tener conto delle modificazioni richieste. Il rilievo della Società delle Mediterranee è pienamente fondato sul disposto dello art. 267 della Proc. Civ., il quale esplicitamente stabilisce che l'onorario dei periti deve essere pagato dalla parte che ha chiesta la perizia.

Osserva che la richiesta delle Ferrovie dello Stato di essere messa fuori causa deve essere accolta, ecc.

Omissis.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 18. (Bollettino Ufficiale N. 3-1915).

Il prezzo della 2ª colonna (Tariffa eccezionale N. 24 P. V.) per la relazione « Roggwil (Bern)-Chiasso », non rimasto chiaramente impresso, è L. « *2.53* ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VIII - N. 5

4 FEBBRAIO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

31 dicembre 1914 — R. D. n. 1483, col quale le agevolezze consentite dal R. decreto 22 ottobre 1914, n. 1197, per l'esecuzione dei lavori e delle forniture da eseguire in Tripolitania e in Cirenaica, vengono estese a tutti gli appalti che saranno disposti entro il 30 giugno 1915. Pag. 23

3 gennaio 1915 — R. D. n. 10, col quale viene nominata la Commissione di cui all'art. 22 della legge 23 luglio 1914, n. 742, per l'esame dell'ordinamento e del funzionamento delle ferrovie dello Stato. . . . . » 25

14 gennaio 1915 — R. D. n. 35, col quale sono accettate le dimissioni presentate dall'on. ing. Giulio Rubini, da membro della Commissione suddetta. . . . . » 27

14 gennaio 1915 — R. D. n. 36, col quale il comm. Bartolomeo Enrici, è chiamato a far parte della Commissione suddetta . » 29

21 gennaio 1915 — R. D. n. 39, riguardante facilitazioni nei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915. . . . . » 30

21 gennaio 1915 — R. D. n. 40, col quale viene delegata la Direzione generale delle ferrovie dello Stato per gli acquisti nel Regno ed all'estero di materiali e provviste occorrenti in seguito ai danni del terremoto del 13 gennaio 1915 . . . . » 34

31 gennaio 1915 — R. D. n. 50, col quale vengono aboliti i dazi di confine sul frumento, sugli altri cereali e sulle farine, si autorizzano i ministri dei lavori pubblici e della marina ad adottare i provvedimenti necessari per facilitare i trasporti ferroviari e marittimi del grano e della farina di grano nell'interno del Regno e

Roma, febbraio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

viene data altresì facoltà al ministro dell'interno di ordinare l'accertamento dei prodotti anzidetti e di stabilire norme obbligatorie per la panificazione e per la vendita delle farine e del grano . . . . Pag. 36
24 gennaio 1915 — D. M. che approva le modalità e le norme per l'applicazione delle facilitazioni stabilite dal R. decreto 21 gennaio 1915, n. 39, pei trasporti in dipendenza del terremoto del 13 gennaio 1915. . . . » 41
31 gennaio 1915 — D. M., che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad applicare il ribasso del 50 % sui prezzi delle tariffe, nelle spedizioni di frumento e di farina di frumento . . . . » 40

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Comunicati. — Telegramma-circolare . . . . Pag. 99
Telegramma-circolare . . . . » ivi
Ordine Generale N. 1. — Ordinamento dell'Esercizio Navigazione. . . » 100
Ordine di servizio n. 35. — Rappresentanza del personale . . . . . » 113
Ordine di servizio n. 36. — Regolamento pei trasporti militari . . . . » 114
Ordine di servizio n. 37. — Estensione di servizio nella stazione di Riva Trigoso . . . . » 115
Ordine di servizio n. 38. — Cartellini, etichette e listini per l'inoltro dei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. . . . . » ivi
Ordine di servizio n. 39. — Ammissione della ferrovia a scartamento ridotto Rocchette-Asiago al servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari » . . . . » 116
Ordine di servizio n. 40. — Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915 . . . . . . » 119
Ordine di servizio n. 41. — Riduzioni di tariffa per i trasporti di frumento e di farina di frumento in servizio interno e cumulativo italiano » 120
Circolare n. 10. — Entrata nelle stazioni . . . . » 121
Comunicazione. — Esclusione dalle gare . . . . » 123

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

(Per memoria).

In appendice:

Circolare n. 6R. — Congresso nazionale dei sanitari addetti alla vigilanza igienica in Roma. . . . . Pag. 9
Circolare N. 7R. — Congresso nazionale delle società di pubblica assistenza in Roma . . . . » 10

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(Per memoria).

R. D. 31 ***dicembre*** **1914,** ***n.*** **1483,** ***col quale le agevolazioni consentite dal R. decreto*** **22** ***ottobre*** **1914,** ***n.*** **1197,** ***per l'esecuzione dei lavori e delle forniture da conseguire in Tripolitania e in Cirenaica, vengono estese a tutti gli appalti che saranno disposti entro il*** **30** ***giugno*** **1915 (1).**

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 25 febbraio 1912, n. 83;

Visto il Nostro decreto 22 ottobre 1914, n. 1197;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le colonie;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le agevolezze, consentite dal R. decreto 22 ottobre 1914, n. 1197, per l'esecuzione dei lavori e delle forniture da eseguire in Tripolitania ed in Cirenaica, sono estese a tutti gli appalti, che saranno disposti entro il 30 giugno 1915.

Art. 2.

Il presente decreto andrà in vigore a decorrere dal 1° gennaio 1915.

(1) Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 27 del 1° febbraio 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — MARTINI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 3 *gennaio* 1915, *n.* 10, *col quale viene nominata la Commissione di cui all'art. 22 della legge 23 luglio 1914, n. 742, per l'esame dell'ordinamento e del funzionamento delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'articolo 22 della legge 23 luglio 1914, n. 742, col quale venne stabilita la nomina di una Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Considerato che per l'art. 23 della predetta legge la Commissione deve essere composta dei membri eletti dal Senato e dalla Camera dei deputati, e di cinque altri membri nominati con decreto Reale;

Ritenuto che tanto il Senato quanto la Camera dei deputati hanno provveduto alla elezione dei propri rappresentanti;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

A far parte della Commissione, di cui all'art. 22 della legge 23 luglio 1914, n. 742, sono nominati i signori:

Rubini ing. Giulio, deputato al Parlamento;
Barberi rag. prof. Giacomo, ragioniere capo del Ministero dei lavori pubblici;
Bertarelli Vittorio, vice direttore generale del Touring club italiano;

(1) Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 13 del 18 gennaio 1915.

Carbonelli avv. Pio, consigliere di Stato;
De Cornè ing. Raffaele, presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. *14 gennaio 1915, n. 35, col quale sono accettate le dimissioni presentate dall'on. ing. Giulio Rubini, da membro della Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell' Amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il decreto Reale in data 3 gennaio 1915, col quale fu chiamato a far parte della Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, istituita a norma dell'articolo 22 della legge 23 luglio 1914, n. 742, l'on. ing. Giulio Rubini, deputato al Parlamento;

Ritenuto che l'on. ing. Giulio Rubini ha dichiarato di non poter accettare l'incarico conferitogli;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono accettate le dimissioni presentate dall'on. Giulio Rubini, deputato al Parlamento, da membro della predetta Commissione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

---

(1) Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 24 del 29 gennaio 1915.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 gennaio 1915.

VITTORIO EMANUELE

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. *14 gennaio 1915, n. 36, col quale il comm. Bartolomeo Enrici, è chiamato a far parte della Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 22 e 23 della legge 23 luglio 1914, n. 742;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato dei lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

A far parte della Commissione di cui all'art. 22 della legge 23 luglio 1914, n. 742, è chiamato il comm. Bartolomeo Enrici, capo divisione del Ministero del tesoro.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 gennaiio 1915.

VITTORIO EMANUELE

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

---

(1) Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 24 del 29 gennaio 1915.

R. D. 21 *gennaio* 1915, *n.* 39, *riguardante facilitazioni nei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Ritenuta la convenienza di agevolare con speciali facilitazioni i trasporti che debbono farsi sulle ferrovie dello Stato in conseguenza del terremoto del 13 gennaio 1915:

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per l'interno, pei lavori pubblici e per il tesoro.

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di accordare la gratuità del trasporto sulle ferrovie dello Stato:

a) delle persone scampate dal disastro, che si allontanano dai luoghi devastati, o vi ritornano, o si recano ad altra residenza definitiva, e degli effetti personali (bagaglio) coi quali viaggiano;

b) delle persone che per conto di enti pubblici o di comitati di soccorso si recano nei luoghi danneggiati dal terremoto per portare soccorsi, o ne fanno ritorno, e del loro bagaglio;

(1) Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 23 del 28 gennaio 1915.

c) dei materiali per la costruzione di baracche, la riparazione di fabbricati o l'esecuzione di altre opere in dipendenza del terremoto, degli attrezzi, viveri, indumenti, suppellettili ecc., che da enti, comitati e privati vengano elargiti ai superstiti.

Art. 2.

Per i viaggi degli operaï dipendenti da imprese accollatarie di lavori nei luoghi colpiti dal terremoto, è concessa la applicazione della riduzione prevista dalla concessione speciale XI (10 dell'allegato alla legge 29 dicembre 1901, n. 562) senza vincolo di quantitativo minimo di viaggiatori.

Pel trasporto del bagaglio sarà applicata la tariffa militare.

Art. 3.

Pel trasporto a piccola velocità delle masserizie dei profughi che vanno a stabilirsi definitivamente in determinate località, sia che le masserizie stesse siano state da essi recuperate nei luoghi colpiti dal terremoto, sia che vengano loro provvedute dalla beneficenza, sarà applicata la riduzione del 50 per cento sui prezzi della tariffa speciale competente, salvo il prezzo minimo di centesimi due e mezzo per tonnellata-chilometro.

Art. 4.

I trasporti e viaggi indicati negli articoli precedenti non potranno essere effettuati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato se non in base a richieste rilasciate dal ministro dei lavori pubblici.

Tale facoltà potrà essere dal ministro delegata ai prefetti e sotto-prefetti nonchè ai funzionari del Genio civile preposti agli uffici speciali creati in conseguenza dei danni del terremoto. La forma di dette richieste, le modalità pel rilascio delle medesime, e le modalità per l'applicazione delle facilitazioni ammesse col presente decreto, saranno approvate con decreto del ministro dei lavori pubblici in seguito a proposta della Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 5.

I trasporti di persone e di cose che, debitamente autorizzati, saranno stati eseguiti in franchigia a norma dell'articolo 1, verranno valutati in ragione di:

centesimi due per viaggiatore e chilometro percorso;

centesimi cinque per tonnellata e chilometro percorso a grande velocità;

centesimi due e mezzo per tonnellata e chilometro percorso a piccola velocità.

L'importo dei detti trasporti sarà inscritto nel bilancio delle ferrovie dello Stato all'attivo fra gli introiti a rimborso di spesa e al passivo tra le spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria.

I trasporti di persone, compresi i profughi dai luoghi danneggiati e di materiali, effettuati in franchigia dal 13 gennaio 1915 alla pubblicazione del presente decreto senza che abbiano potuto essere rilasciate le relative richieste saranno valutate in ragione di centesimi trenta per vettura e per carro carico e per chilometro percorso, ed il relativo importo sarà inscritto nel bilancio delle ferrovie dello Stato a norma del comma precedente.

Art. 6.

Il ministro dei lavori pubblici stabilirà con suo decreto quando debbano cessare i trasporti previsti negli articoli 1, 2 e 3.

Art. 7.

I trasporti sulle ferrovie dello Stato dei materiali acquistati dall'Amministrazione governativa per i soccorsi alle popolazioni danneggiate e per le opere da eseguirsi in conseguenza del terremoto, saranno valutati in ragione di centesimi due e mezzo per tonnellata e per chilometro percorso, e il relativo importo sarà inscritto nel bilancio delle ferrovie dello Stato giusta quanto è stabilito nell'articolo 5.

Art. 8.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 *gennaio* 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. *21 gennaio 1915, n. 40, col quale viene delegata la Direzione generale delle ferrovie dello Stato per gli acquisti nel Regno ed all'estero di materiali e provviste occorrenti in seguito ai danni del terremoto del 13 gennaio 1915* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Ritenuta l'urgenza di provvedere a bisogni ed opere per riparare ai danni cagionati dal terremoto del 13 gennaio 1915;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli acquisti nel Regno ed all'estero, di materiali e di provviste di ogni genere, per opere urgenti e per riparare danni causati dal terremoto del 13 gennaio 1915, e gli eventuali acquisti di baracche o di padiglioni smontabili sono fatti, per conto del Ministero dei lavori pubblici, anche dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Agli acquisti ai quali provvede la Direzione generale delle ferrovie può procedersi con le forme e secondo gli usi e le consuetudini commerciali e quindi anche per semplice lettera o telegramma.

(1) Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 23 del 28 gennaio 1915.

Il visto apposto dal direttore generale delle ferrovie dello Stato, o dal funzionario da lui appositamente delegato, sui contratti e sulle fatture, dispensa da qualsiasi formalità di approvazione.

Art. 3.

Il collaudo dei materiali e dei mezzi d'opera acquistati viene eseguito da funzionari del R. corpo del Genio civile o da ufficiali del genio militare; si effettua di regola nei luoghi di consegna ed eccezionalmente anche in quelli di acquisto.

Il pagamento del prezzo, o dell'ultima rata di esso, verrà autorizzato in base al certificato di collaudo.

Art. 4.

Le spese per le forniture, i trasporti e noleggi che vengono fatte dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, saranno soddisfatte a cura della medesima, nei modi e nei termini contrattuali, e verranno rimborsate dal Ministero dei lavori pubblici a misura che siano presentati i relativi documenti giustificativi.

Art. 5.

L'approvazione data dal ministro dei lavori pubblici alle proposte motivate della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, per la risoluzione di vertenze e la dichiarazione di non applicabilità di clausole penali in dipendenza di contratti per gli acquisti, le provviste, noleggi, ecc., di cui al presente decreto, dispensa dalla osservanza delle norme stabilite al riguardo dalla legge di contabilità generale dello Stato e del relativo regolamento.

Art. 6.

Gli acquisti ed i trasporti direttamente fatti per gli scopi di cui all'art. 1 da funzionari del genio civile, sono sottoposti alla ratifica del Ministero dei lavori pubblici, il quale provvede ai relativi pagamenti.

I contratti o le fatture debbono portare il visto del funzionario che ha ordinato la spesa.

Art. 7.

Il presente decreto è applicabile a tutti gli acquisti, trasporti e noleggi eseguiti a norma degli articoli 1 e 6, a datare dal 13 gennaio 1915, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 gennaio 1915.

VITTORIO EMANUELE

Salandra — Ciuffelli — Carcano.

Visto, *Il guardasigilli*: Orlando.

R. D. 31 *gennaio* **1915,** *n.* **50,** *col quale vengono temporaneamente aboliti i dazi di confine sul frumento, sugli altri cereali e sulle farine, si autorizzano i ministri dei lavori pubblici e della marina ad adottare i provvedimenti necessari per facilitare i trasporti ferroviari e marittimi del grano e della farina di grano nell'interno del Regno e viene data altresì facoltà al ministro dell'interno di ordinare l'accertamento dei prodotti anzidetti e di stabilire norme obbligatorie per la panificazione e per la vendita delle farine e del grano* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto con i ministri di grazia e giustizia, delle finanze, del tesoro, della marina, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I dazi di confine sul frumento, sugli altri cereali e sulle farine sono aboliti temporaneamente a partire dal 1° febbraio e fino a tutto il 30 giugno 1915.

Art. 2.

Alla temporanea abolizione dei dazi di cui al precedente articolo, è applicabile la disposizione dell'articolo 6, lettera *a*), secondo comma, delle disposizioni preliminari alla tariffa. In nessun caso saranno restituiti i dazi riscossi definitivamente.

(1) Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 26 del 31 gennaio 1915.

Per tutta la durata della temporanea abolizione dei detti dazi, è sospesa l'emissione di bollette di temporanea importazione di frumento per la macinazione o per fare semola e paste.

Art. 3.

Sino al 30 giugno 1915 è data facoltà al ministro dei lavori pubblici di adottare i provvedimenti necessari per facilitare i trasporti ferroviari del grano e della farina di grano nell'interno del Regno, ribassando fino al 50 per cento le tariffe in vigore, comprese quelle eccezionali, ed estendendo i relativi beneficî al trasporto del grano di provenienza estera.

Art. 4.

Entro lo stesso termine, è data facoltà al ministro della marina di ribassare fino al 50 per cento le tariffe vigenti pel trasporto del grano e della farina di grano sulle linee marittime sovvenzionate in conformità delle rispettive convenzioni e di far eseguire, occorrendo, viaggi straordinari pel trasporto medesimo.

Art. 5.

È data facoltà al ministro dell'interno di ordinare, dove e quando lo creda conveniente, l'accertamento della consistenza dei magazzini e dei depositi del grano, delle farine e degli altri cereali.

Chiunque si opponga in qualsiasi modo alla esecuzione di tali accertamenti, sarà passibile delle pene previste dal codice penale.

Art. 6.

È data pure facoltà al ministro dell'interno di stabilire, d'intesa con il ministro di agricoltura, industria e commercio, nei luoghi e pel tempo che creda opportuno, norme obbligatorie per la panificazione e per la vendita delle farine e del pane.

I contravventori alle norme come sopra stabilite saranno passibili delle pene comminate dall'art. 114 del testo unico delle leggi sanitarie approvato con R. decreto 1° agosto 1907, n. 636, senza pregiudizio delle maggiori pene portate dal codice penale.

Art. 7.

Contro i provvedimenti che siano emanati dal ministro dell'interno in base ai due precedenti articoli, non è ammesso alcun ricorso, nè in sede amministrativa, nè in sede giudiziaria.

Art. 8.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 gennaio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — ORLANDO — DANEO — CARCANO — VIALE — CIUFFELLI — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

D. M. 24 *gennaio* 1915 *che approva le modalità e le norme per l'applicazione delle facilitazioni stabilite dal R. decreto* 21 *gennaio* 1915, *n.* 39, *pei trasporti in dipendenza del terremoto del* 13 *gennaio* 1915.

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto l'art. 4 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 39, relativo ai trasporti di persone e di cose in dipendenza del terremoto del 13 gennaio 1915;

DECRETA:

Art. 1.

La facoltà di accordare le facilitazioni stabilite dagli articoli 1, 2 e 3 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 39, è delegata ai prefetti e sotto prefetti del Regno ed ai funzionari del Genio civile preposti agli Uffici speciali creati in conseguenza dei danni del terremoto.

Art. 2.

Per l'applicazione delle facilitazioni suddette saranno da osservarsi le modalità e norme allegate al presente decreto.

Roma, 24 gennaio 1915.

Il Ministro: CIUFFELLI.

MODALITÀ E NORME

per l'applicazione delle facilitazioni stabilite dal R. decreto 21 gennaio 1915, n. 39, pei trasporti in dipendenza del terremoto del 13 gennaio 1915.

Art. 1.

RICHIESTE.

Fino a quando non siasi provveduto alla stampa e fornitura di appositi modelli, per l'applicazione delle concessioni di trasporto gratuito od a prezzo ridotto, stabilite dal R. decreto 21 gennaio 1915, n. 39, i prefetti, i sottoprefetti e i funzionari preposti agli uffici speciali del Genio civile, creati in conseguenza del terremoto, rilasceranno alle persone scampate dal disastro, agli enti e comitati di soccorso, ai privati, che potranno avervi titolo, ed alle imprese assuntrici di lavori, le richieste della concessione speciale *B*.

Le richieste da emettersi sono le seguenti:

mod. *A*, per i viaggi delle persone, (scampati dal terremoto, personale di soccorso ed operai delle imprese accollatarie di lavori sui luoghi colpiti dal terremoto);

mod. *B*, per il trasporto dei bagagli;

mod. *C*, pei trasporti di materiali da costruzione, attrezzi, viveri, masserizie, ecc.

Nello spazio riservato alle *Annotazioni* dovrà esporsi con carattere bene appariscente e con inchiostro rosso, e appena sia possibile con apposito bollo, le seguenti diciture, a seconda dei casi, com'è in appresso specificato:

« Terremoto del 13 gennaio 1915 — Trasporto in esenzione di tasse ».

« Terremoto del 13 gennaio 1915 — Trasporto a tariffa ridotta del 50 % ».

« Terremoto del 13 gennaio 1915 — Tariffa ridotta, concessione speciale XI ».

« Terremoto del 13 gennaio 1915 — Trasporto a tariffa militare ».

Chi rilascia e sottoscrive le richieste risponde personalmente delle indicazioni e dichiarazioni in esse contenute ed è tenuto a risarcire l'Amministrazione ferroviaria del prezzo di trasporto a tariffa ordinaria e delle penalità dovute nel caso in cui si tratti di persone e di cose non aventi titolo alle concessioni.

Art. 2.

CASI IN CUI LE RICHIESTE POSSONO ESSERE RILASCIATE.

a) - Persone scampate dal disastro — Loro effetti e masserizie.

Persone e loro bagaglio. — Pei viaggi gratuiti dei profughi e pel trasporto gratuito del loro bagaglio le richieste Mod. A e B della concessione speciale B. dovranno essere rilasciate esclusivamente quando i profughi stessi, giusta loro dichiarazione scritta, e riferita nelle matrici delle richieste, si rechino a stabilire definitivamente la propria residenza in una data località, e ciò sia che a tale scopo facciano ritorno nei luoghi colpiti dal disastro, sia che dai luoghi di origine od anche da quelli dove si fossero temporaneamente rifugiati passino in altra località. In via eccezionale e per una sola volta la concessione del viaggio gratuito potrà essere estesa a coloro che, dal luogo in cui abbiano fissato la loro nuova residenza, ritornino temporaneamente nelle località colpite dal terremoto per ricercarvi e recuperare i loro averi.

La concessione del trasporto gratuito del bagaglio deve essere limitata ad un massimo di 50 Kg. per persona.

In questi casi, sulle richieste di trasporto, Mod. A per le persone e Mod. B per i bagagli, deve essere apposta l'annotazione, od il bollo:

« Terremoto 13 gennaio 1915 — Trasporti in esenzione di tasse », come è detto all'art. 1.

Le richieste Mod. A possono essere rilasciate anche per più persone da indicarsi nominalmente a tergo delle richieste medesime, nella parte superiore.

Le sezioni inferiori di queste richieste, portanti la scritta: « Da restituirsi al porgitore », dovranno essere conservate dai viaggiatori per esibirle a richiesta del personale ferroviario a dimostrazione della loro identità personale, ed anche per gli effetti di cui all'art. 3.

Masserizie. — Il trasporto a prezzo ridotto (50 % sui prezzi della tariffa speciale competente) delle masserizie dei profughi sarà accordato una sola volta, a piccola velocità, cioè quando le masserizie stesse debbano essere trasportate nella residenza definitiva dei profughi, sia che le masserizie siano state da essi recuperate dai luoghi colpiti dal terremoto, sia che vengano loro provvedute dalla beneficenza.

Per questi trasporti sulla richiesta Mod. C dovrà apporsi l'annotazione, od il bollo:

« Terremoto del 13 gennaio 1915 — Tariffa ridotta 50 % ».

b) - Persone e materiali inviati da enti e comitati di soccorso. — Persone e loro bagaglio. — La concessione del viaggio gratuito e del trasporto gratuito del bagaglio (fino a 50 Kg. per persona) potrà estendersi, oltre che ai rappresentanti degli enti pubblici e ai membri dei comitati, anche ai dipendenti di essi, come infermieri, operai, ecc., che viaggino isolati od in isquadre, quando sia accertato che vengano inviati nei luoghi colpiti dal disastro per conto *esclusivo* degli enti e comitati stessi ed al solo scopo di prestare soccorsi o compiere lavori a sollievo delle popolazioni danneggiate.

Materiali. — Il trasporto gratuito dei materiali, attrezzi, indumenti, suppellettili, ecc., potrà essere concesso quando resti accertato che siano effettivamente destinati a beneficio dei danneggiati e soprattutto che non vengano spediti a scopo di commercio.

Quando i materiali e soccorsi suddetti siano elargiti da privati, l'applicazione della concessione di trasporto gratuito dovrà essere domandata alle prefetture, sotto prefetture, e uffici del Genio civile di cui all'art. 1, pel tramite di un comitato di soccorso.

Sulle richieste Mod. A per le persone, Mod. B per i bagagli e Mod. C pei materiali ed altro, da emettersi per questi trasporti, dovrà apporsi l'annotazione od il bollo:

« Terremoto 13 gennaio 1915 — Trasporti in esenzione di tasse ».

c) - *Operai dipendenti da imprese.* — Il trasporto a tariffa ridotta (concessione speciale XI per le persone e militare per i bagagli) sarà concesso quando risulti che si tratta di imprese assuntrici con compenso, per conto del Governo o di altri enti, di lavori, nelle località colpite dal disastro, direttamente intesi a riparare le conseguenze di questo.

Sulle richieste Mod. A da emettersi pel viaggio delle persone dovrà apporsi l'annotazione, od il bollo:

« Terremoto 13 gennaio 1915 — Tariffa ridotta, concessione speciale XI »;

e su quella Mod. B da emettersi pel trasporto dei bagagli l'annotazione, od il bollo:

« Terremoto 13 gennaio 1915 — Tariffa militare ».

In ambedue le richieste dovrà indicarsi pure il nome della impresa assuntrice di lavori dalla quale gli operai dipendono.

Art. 3.

Viaggi di ritorno.

Pei viaggi di ritorno delle persone inviate dagli enti e comitati di soccorso, degli operai delle imprese e di quei profughi che si siano recati nei luoghi colpiti dal terremoto a ricercare i loro averi, nonchè pel trasporto del bagaglio rispettivo, saranno rilasciate nuove richieste dai prefetti e sotto prefetti o dai funzionari preposti agli uffici speciali del Genio civile da cui dipendono le località dalle quali il viaggio di ritorno deve iniziarsi.

Tali richieste non potranno essere rilasciate se non dietro esibizione della sezione inferiore della richiesta ottenuta pel viaggio di andata, la quale, giusta l'avvertenza che vi è posta in calce, viene dalla stazione di partenza del viaggio di andata restituita

al porgitore e dovrà da questi essere conservata per consegnarla all'ufficio cui si presenta per ottenere la richiesta di ritorno.

Art. 4.

RILASCIO DELLE RICHIESTE PEL BAGAGLIO

Non si potranno rilasciare richieste pel trasporto dei bagagli se non viene contemporaneamente emessa la richiesta anche pel trasporto dei viaggiatori, e gli estremi di questa ultima dovranno essere riportati in quella dei bagagli.

Art. 5.

CLASSI E TRENI IN CUI DEBBONO COMPIERSI I VIAGGI.

I viaggi dei profughi debbono compiersi normalmente in terza classe: le richieste potranno però essere *eccezionalmente* rilasciate per la seconda classe, quando ciò sia giustificato da gravi e comprovati motivi in relazione alle condizioni sociali o di salute dei viaggiatori.

I viaggi dei componenti i comitati di soccorso e dei capi delle squadre inviate da questi o dagli enti pubblici avranno luogo normalmente in seconda classe; quelli degli operai, infermieri, ecc., costituenti dette squadre in terza.

I viaggi degli operai delle imprese avranno luogo *esclusivamente* in terza classe.

Non sono ammessi i passaggi in classe superiore a quella indicata dalla richiesta.

I viaggiatori di 2ª classe saranno ammessi in tutti i treni, compresi i direttissimi, quelli di 3ª classe nei treni diretti, accelerati, omnibus e misti, restando esclusi i direttissimi.

Sono consentite le vie facoltative e le deviazioni ammesse per i viaggiatori ordinari, avvertendo che nei casi di viaggi gratuiti anche le deviazioni sono concesse gratuitamente.

Art. 6.

Modo di inoltro dei materiali.

Il trasporto gratuito dei materiali da costruzione, attrezzi, viveri, masserizie, ecc., è da accordarsi, di regola, a piccola velocità; l'inoltro a grande velocità potrà essere richiesto soltanto per i viveri deperibili o per le merci di assoluta urgenza, quando questa sia validamente comprovata.

Art. 7.

Reclami.

Per i trasporti gratuiti e per quelli a tariffa ridotta delle masserizie non si ammettono reclami per ritardi di resa, e, trattandosi di masserizie recuperate, neanche per avarie.

Per i materiali da costruzione e gli altri oggetti elargiti e per le masserizie nuove, pure elargite, i reclami per avarìe o perdite potranno ammettersi solo quando venga provata la colpa dell'Amministrazione ferroviaria.

Art. 8.

In tutto quanto non è diversamente disposto dalle presenti norme valgono, pel rilascio ed uso dei documenti e per l'eseguimento dei trasporti, le disposizioni generali per la applicazione delle concessioni speciali.

Roma, 24 gennaio 1915.

Il Ministro: Ciuffelli.

D. M. 31 *gennaio* **1915**, *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad applicare il ribasso del 50 % sui prezzi delle tariffe, nelle spedizioni di frumento e di farina di frumento.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il Regio decreto in data di oggi, N. 50, concernente fra altro i provvedimenti intesi a fronteggiare la crisi granaria;

DECRETA:

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accordare, pel percorso delle proprie linee, e per le spedizioni di frumento e di farina di frumento, anche di provenienza estera, che si effettueranno in servizio interno e cumulativo italiano, esclusi i trasporti destinati all'estero anche se appoggiati per la rispedizione ad una stazione interna italiana, dal 1° febbraio al 30 giugno p. v., il ribasso del 50 per cento sui prezzi, compresi i diritti fissi, delle tariffe speciale N. 101 ed eccezionali N. 1051 e 1052, quest'ultima da valere, per la serie A, pure in servizio interno della Sicilia.

Del minore introito sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari.

Roma, addì 31 gennaio 1915.

Il Ministro: CIUFFELLI.

COMUNICATI

Telegramma-circolare.

Roma, 27 gennaio 1915.

Ai sigg. Capi Servizio dell'Esercizio, Capi dei Servizi centrali, Capi delle Unità speciali, Capo dell'Ufficio stralcio, Capi Compartimento, Capi delle Divisioni compartimentali.

Nel lasciare la direzione dell'Amministrazione ferroviaria di Stato, alla S. V. ed al personale dipendente che ha data la sua opera intelligente e valida pel buon andamento dell'azienda mando un cordiale saluto ed i più fervidi auguri.

Ing. R. Bianchi.

Telegramma-circolare.

Roma, 28 gennaio 1915.

Ai signori Ispettori superiori, Capi dei Servizi dell'Esercizio, Capi dei Servizi centrali, Capi delle Unità speciali, Capo dell'Ufficio stralcio, Capi Compartimento e Capi delle Divisioni compartimentali, con preghiera di darne comunicazione al personale.

Assumo oggi la reggenza della Direzione generale delle ferrovie dello Stato in forza di R. decreto in data 24 corrente ed in seguito al collocamento a riposo, a sua richiesta, del Direttore generale cav. di gr. cr. ing. Bianchi.

Conosco tutta la gravità e la importanza dello incarico a me affidato, ma nell'accettarlo ho fatto sicuro assegnamento sulla piena ed efficace cooperazione di tutti indistintamente gli agenti della Amministrazione e tale cooperazione ora chiedo pel bene del Paese ed anche nello interesse del personale ferroviario, a tutto il quale invio un cordiale saluto.

Il Direttore generale reggente
R. De Cornè.

Ordine Generale N. 1. (S.).

Ordinamento dell'Esercizio Navigazione.

(R. R. decreti N. 728 e N. 905 del 28 giugno 1912 e del 5 agosto 1912).

Art. 1.

L'*Esercizio Navigazione* costituisce un'Unità speciale dell'Amministrazione: esso provvede all'esercizio delle linee di navigazione affidate all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a sensi della legge 5 aprile 1908, n. 111 (1); al servizio attraverso lo Stretto di Messina; alla sorveglianza tecnica del materiale galleggiante per il servizio dei Traghetti di Venezia ed al servizio dei piroscafi da carico ed altri di proprietà dell'Amministrazione o da questa noleggiati o ad essa affidati dalle altre Amministrazioni dello Stato.

Art. 2.

L'*Esercizio Navigazione* è retto da un funzionario, di grado non inferiore al secondo, che assume il titolo di « Capo dell'Esercizio Navigazione ». Egli risponde del suo andamento e provvede, o nella propria competenza o provocando le decisioni di competenza del Direttore generale o del Consiglio d'amministrazione, per tutti gli affari e le materie secondo il presente Ordine Generale (2).

---

(1) Le linee postali di navigazione esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in base alla legge 5 aprile 1908 n. 111 ed alla successiva legge 30 giugno 1911 n. 685 sono le seguenti:

Civitavecchia-Golfo Aranci con prolungamento a Terranova e ritorno;
Golfo Aranci-Maddalena e ritorno;
Napoli-Palermo e ritorno.

(2) Il Capo dell'Esercizio Navigazione si occupa anche, provvisoriamente, delle pratiche e incombenze relative alla costruzione e all'esercizio delle ferrovie di Stato in Libia, di cui al R. D. 9 marzo 1913, N. 314. e al decreto del Ministro delle Colonie in data 27 agosto 1913 riguardante l'ordinamento dell'Ufficio costruzioni e di quello dell'Esercizio delle dette ferrovie.

Art. 3.

L'Esercizio Navigazione è composto dei seguenti Uffici centrali:

UFFICIO I - Segreteria, Affari generali, Personale, Contabilità.

UFFICIO II - Affari nautici e commerciali, Lavori, Approvvigionamenti.

Art. 4.

L'Esercizio Navigazione ha alla sua dipendenza 3 Ispettorati di navigazione i quali sono preposti alla diretta sorveglianza dei singoli servizi di navigazione affidati alla Amministrazione ed hanno rispettivamente sede:

il 1° - a Palermo per la linea Napoli-Palermo ed eventuali prolungamenti;

il 2° - a Civitavecchia per le linee fra Civitavecchia e Golfo Aranci e Terranova Golfo Aranci e Maddalena;

il 3° - a Messina per le comunicazioni attraverso lo Stretto di Messina.

Gli Ispettorati di Palermo e Civitavecchia si occupano altresì delle linee di navigazione libere esercitate dagli altri piroscafi ad essi assegnati non addetti alle linee postali.

Art. 5.

Le attribuzioni dell'Esercizio Navigazione sono le seguenti:

1 - studio e compilazione dei capitolati e dei contratti per la fornitura del naviglio, e del materiale occorrente per l'esercizio delle linee di navigazione postali, delle linee libere dei piroscafi da carico, del servizio dello stretto di Messina, dei traghetti di Venezia;

2 - sorveglianza delle costruzioni e riparazioni al naviglio;

3 - studio, esame e presentazione dei progetti per impianti e per modifiche al materiale di navigazione;

4 - studi di massima e proposte per il miglioramento dell'esercizio, per la sistemazione degli approdi ed impianti portuali in relazione ai bisogni determinati dall'aumento del traffico e dalle istituzioni di nuove linee di navigazione, esame delle proposte relative fatte dal Servizio Lavori;

5 - fabbisogno dei materiali di dotazione, di ricambio, di lavoro e consumo e relative proposte per acquisti;

6 - preventivi annuali dei materiali di dotazione e di esercizio in aumento inventario e relativa contabilità;

7 - controllo sulle forniture dei combustibili, dei lubrificanti ed altre materie di consumo speciale per la navigazione e determizione delle condizioni tecniche di fornitura;

8 - istruzioni e sorveglianza sulla manutenzione corrente e sui lavori di riparazione dei piroscafi;

9 - controllo e sorveglianza sul consumo dei materiali;

10 - tenuta dell'inventario del materiale galleggiante e del materiale d'esercizio;

11 - compilazione dei conti d'addebito per prestazioni e fornitura per altri servizi dell'Amministrazione od altre Amministrazioni dello Stato;

12 - studio dei regolamenti d'esercizio e loro applicazione ed interpretazione, compilazione delle norme, istruzioni, ordini di servizio e circolari relative;

13 - studi e proposte relative all'orario dei piroscafi, prendendo accordi col Servizio Movimento;

14 - provvedimenti eccezionali nei casi di traffici intensi o di eccezionali circostanze;

15 - istruzioni e sorveglianza, d'accordo coi Servizi Movimento e Commerciale, del servizio di controlleria viaggiatori e merci a bordo e nelle agenzie;

16 - studio delle quistioni riguardanti servizi cumulativi col servizio navigazione, delle modificazioni delle tariffe e condizioni dei trasporti per merci e passeggieri, prendendo accordi col Servizio Commerciale;

17 - sorveglianza generale sul buon andamento del servizio tanto rispetto alla regolarità, quanto rispetto all'economia dell'esercizio;

18 - trattazione in via amichevole degli indennizzi in caso di accidenti con danno alle persone, esclusi quelli di competenza del Servizio Legale;

19 - proposte relative alle piante organiche del personale;

20 - proposte di assunzioni e di nomine in prova o stabile del personale;

21 - compilazione e presentazione degli elenchi del personale dell'Esercizio avente diritto agli aumenti normali;

22 - proposte di aumenti anticipati di promozioni di grado e di cambiamenti di qualifica per il personale dipendente;

23 - proposte di gratificazioni e di sussidi oltre i limiti delle facoltà lasciate al Capo dell'Esercizio Navigazione, secondo le apposite disposizioni vigenti in materia;

24 - proposte relative ai traslochi del personale eccedenti le facoltà del Capo dell'Esercizio Navigazione, ed ai passaggi del personale navigante nel personale non navigante;

25 - proposte di assegnazione di qualifiche e di stipendi al personale di bassa forza trasferito da un piroscafo delle linee postali a uno dello stretto di Messina o viceversa;

26 - proposte riguardanti la conservazione sui ruoli in caso di malattia, le aspettative, gli esoneri e le accettazioni di dimissioni del personale di ruolo;

27 - proposte di punizioni eccedenti le facoltà del Capo dell'Esercizio e revisione dei ricorsi;

28 - controllo sull'impiego degli agenti avventizi e sul lavoro straordinario richiesto per bisogni eccezionali e temporanei, e controllo sulle spese per le competenze accessorie del personale imbarcato;

29 - controllo delle contabilità degli Ispettorati, riassunto mensile delle spese da essi contabilizzate, provvedimenti e proposte relative;

30 - tenuta dei fogli matricolari del personale di tutto l'Esercizio; degli stati di famiglia degli agenti addetti ai propri uffici, compilazione dei ruoli delle competenze degli agenti stessi e rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto;

31 - gestione del proprio fondo scorta e tenuta del proprio inventario;

32 - preparazione di dati statistici concernenti la navigazione;

33 - studio del preventivo annuo delle spese d'esercizio;

34 - determinazione degli elementi pei bilanci preventivo e consuntivo dell'esercizio;

35 - altri affari relativi all'Esercizio della navigazione.

Art. 6.

Sono delegate al Capo dell'Esercizio Navigazione le seguenti facoltà:

a) l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione e la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione dei contratti dell'importo non superiore a L. 5000 se fatti a trattativa privata, e alle L. 10,000 se per pubblico incanto od a licitazione privata per il servizio di camera e mensa a bordo, per lavatura e rammendatura biancheria, per compilazione documenti di trasporto, per pulizia, per trasporto ceneri, per fornitura acqua, per servizi portuali in genere, per trasporti speciali, per manutenzione e riparazione del materiale galleggiante, per carico e scarico, per servizi di facchinaggio e manovalanza inerenti all'Esercizio Navigazione;

b) la liquidazione amichevole fino all'importo di L. 5000, delle vertenze per tasse di nolo, di carico e scarico e di pontile, e fino all'importo di L. 2000 delle vertenze per danni arrecati alle persone estranee all'Amministrazione e ad agenti dell'Amministrazione stessa non protetti dalla legge sugli infortuni del lavoro, per cause inerenti all'esercizio della navigazione;

c) la definizione dei reclami per ritardata resa, perdita, manomissione, avarìe, ecc., pei trasporti interessanti il percorso esclusivo della navigazione di Stato, oppure il percorso misto della navigazione di Stato e delle ferrovie sarde, quando l'indennizzo da pagarsi non ecceda le L. 2000. Per indennizzi di importo superiore o implicanti questioni di massima provocherà l'esame e i provvedimenti del Servizio commerciale, fornendogli tutti i necessari elementi;

d) la definizione dei reclami come sopra, pei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, con percorso misto: ferrovie Stato, navigazione Stato e ferrovie sarde, oppure soltanto: ferrovie Stato e navigazione Stato, quando siavi la sola responsabilità delle agenzie di navigazione o dei piroscafi, e l'indennizzo da pagarsi non ecceda le L. 2000; se vi è però anche la responsabilità delle ferrovie Stato, prenderà accordi colle Divisioni movimento interessate. Per indennizzi superiori a L. 2000, o implicanti questioni di massima, provocherà l'esame e i provvedimenti del Servizio commerciale fornendogli tutti i necessari elementi. Quando non sussista alcuna responsabilità della navigazione, trasmetterà il reclamo per la sua definizione alla Divisione competente od al Servizio commerciale, a seconda che trattisi di indennizzo non superiore oppure superiore a L. 2000;

e) l'ammissione eccezionale nei piroscafi di carichi che sarebbero esclusi per le disposizioni vigenti;

f) l'accettazione di trasporti a mezzo dei piroscafi da carico ai noli correnti e la firma degli atti relativi secondo gli usi della marina mercantile;

g) l'assunzione temporanea di personale avventizio per gli Uffici dell'Esercizio e degli Ispettorati, nei limiti delle piante organiche e colle norme stabilite;

h) l'autorizzazione del lavoro straordinario in genere del personale degli Uffici centrali e del personale degli Ispettorati, e di quello non determinato da circostanze eccezionali e transitorie del personale imbarcato;

i) la concessione di congedi ordinari al personale degli Uffici centrali ed ai Capi degli Ispettorati;

l) la concessione di congedi straordinari senza paga che non importino aumento di spesa, sino a tre mesi, al personale dei gradi 5° e inferiori degli Uffici centrali ed a quello navigante e non navigante degli Ispettorati, quando la concessione non rientri nella competenza dei Capi degli Ispettorati stessi;

m) i traslochi degli agenti del grado 5°, ed inferiori, degli uffici centrali e degli Ispettorati, salvo quelli di competenza di questi ultimi, purchè non si tratti di destinazione a posti d'importanza superiore al grado dell'agente, e salvo ad avvertirne il Servizio del personale;

n) la concessione di gratificazioni, di sussidi, e di anticipazioni al personale dipendente nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni e la liquidazione dei premi;

o) l'applicazione delle punizioni al personale degli Uffici centrali ed al personale non navigante degli Ispettorati, nei limiti di competenza fissati dal regolamento del personale ferroviario, ed al personale navigante nei limiti assegnati dal rispettivo regolamento;

p) l'assegnazione in via permanente di funzioni superiori attinenti a qualifiche del grado 7° ed inferiori (eccettuati i sotto Ispettori) del personale degli uffici e fino al grado di Comandante, escluso, pel personale navigante;

q) i reciproci cambi di agenti della stessa qualifica fra i vari uffici dell'Esercizio e degli Ispettorati, informandone il Servizio Personale;

Art. 7.

L'Esercizio Navigazione prende accordi col Servizio Personale:

a) per quanto concerne lo studio dei regolamenti riflettenti il personale addetto all'Esercizio Navigazione;

b) per lo studio delle piante organiche del personale d'ufficio e delle relative variazioni;

c) per stabilire le norme generali da seguire nell'assegnazione in via permanente di funzioni di grado superiore;

d) per passaggi di personale non navigante dall'Esercizio ad altro Servizio od Unità speciale o viceversa;

e) per lo studio e la compilazione delle norme regolanti gli orari di servizio;

f) per l'interpretazione, sia di massima sia nei singoli casi, del regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie, tanto pel personale d'ufficio, quanto per quello imbarcato;

g) per le norme da seguire nell'assunzione del personale speciale dell''Esercizio Navigazione, per i programmi d'esame, le sessioni e la nomina delle relative Commissioni, per gli accertamenti delle idoneità a determinate funzioni.

h) per le proposte di aumenti anticipati, di promozioni di grado e d'esonero del personale e per tutti gli altri provvedimenti che eccedano la competenza del Capo dell'Esercizio.

Art. 8.

L'Esercizio Navigazione prende accordi:

— col Servizio Movimento, cui spetta provvedere, circa le disposizioni inerenti al movimento, che debbono poi essere applicate sui ferry-boats, e interviene nello studio di progetti d'orario dei treni e delle corse dei ferry-boats, fatti dal Servizio del Movimento stesso, in quanto abbia rapporto con l'utilizzazione del materiale nautico;

— coi Servizi Trazione e Veicoli, per determinare la natura e l'importanza delle riparazioni da eseguirsi dalle officine ferroviarie e le norme colle quali si debbono richiedere i lavori stessi alle diverse officine, nonchè quelle contabili per lo addebito delle spese incontrate;

— coi 3 Servizi suddetti per stabilire le condizioni di ammissibilità dei veicoli sui ferry-boats e per le modalità riflettenti le manovre di imbarco e di sbarco del materiale ferroviario sui ferry-boats stessi;

col Servizio Lavori, cui spetta provvedere, per la compilazione di progetti inerenti a nuovi impianti pei ferry-boats, od a radicali modificazioni di quelli esistenti e in genere per tutti i relativi lavori di grande riparazione.

Art. 9.

L'Esercizio Navigazione prende accordi col Servizio Ragioneria per l'interpretazione e l'applicazione delle norme di contabilità.

Prende accordi col Servizio Approvvigionamenti, per l'utilizzazione dei piroscafi da carico pel trasporto dei carboni od altri materiali dell'Amministrazione e per la determinazione dei relativi noleggi.

Concorre col Servizio Approvvigionamenti nelle trattazioni delle quistioni concernenti l'acquisto di nuovi piroscafi od altro materiale galleggiante.

Fornisce al detto Servizio gli elementi necessari per l'acquisto dei mezzi d'opera, materiali di ricambio o di consumo in genere che lo riguardano; gli fornisce pure gli elenchi delle Ditte che possono invitarsi alle gare od alle trattative private: interviene in queste e nelle proposte di aggiudicazione, in quanto sia richiesto da ragioni tecniche o di regolarità dell'esercizio.

Provvede col Servizio Approvvigionamenti per dare le norme circa la somministrazione ed i versamenti dei materiali e la contabilità relativa nei rapporti con quella nei magazzini.

Si rivolge al Servizio Segretariato (Istituto sperimentale) per gli studi sulla scelta dei materiali e sul perfezionamento delle prescrizioni tecniche di fornitura, o su questioni tecniche speciali che lo possono interessare.

Ricorre pure all'Istituto Sperimentale per le verifiche e le prove, nei laboratori da questo dipendenti, sui campioni di fornitura dei materiali, sulla qualità delle acque, sui metalli e simili e per la taratura di apparecchi di precisione.

Art. 10.

Il Capo dell'Esercizio sottopone alla firma del Direttore generale le relazioni al Consiglio d'amministrazione, gli ordini di servizio, le circolari, le istruzioni, le norme, le comunicazioni ai Servizi centrali od alle Divisioni compartimentali contenenti disposizioni di massima e rappresentanti impegni dell'Amministrazione, la corrispondenza coi Ministeri e colle altre Amministrazioni in genere, coi Senatori e Deputati, coi Prefetti, con le Provincie, i Comuni ed altri Enti morali, con le Camere di commercio, Comizi agrari, ecc. e coi terzi che si rivolgano direttamente al Direttore generale, in quanto non sia diversamente disposto.

Corrisponde poi a propria firma coi Servizi centrali, con l'Istituto Sperimentale, con le Divisioni ed altri uffici compartimentali, coi fornitori, con gli appaltatori e coi privati che a lui facciano capo per questioni di sua competenza.

Art. 11.

I Capi dell'Ispettorato:

a) rispondono del buon andamento del servizio affidato alla loro giurisdizione.

b) studiano e propongono quanto ritengono necessario ed opportuno al buon andamento del servizio della navigazione ed allo sviluppo del traffico;

c) intervengono rispettivamente nei Comitati d'esercizio di Roma, di Palermo o di Reggio Calabria quando si debbono trattare affari inerenti alla navigazione, riferendo in proposito al Capo dell'Esercizio Navigazione;

d) curano la buona manutenzione dei piroscafi, dei galleggianti, e la piccola manutenzione delle invasature, dei pontili di approdo, dei ponti mobili e meccanismi annessi, disponendo e sorvegliando la esecuzione dei lavori necessari in base alle norme fissate dall'Esercizio Navigazione;

e) dispongono, secondo le norme stabilite col Servizio della Trazione e col Servizio Veicoli, l'esecuzione dei lavori da commettersi alle officine ferroviarie, sia per manutenzione corrente che per ordinarie riparazioni; si rivolgono alle medesime per la esecuzione dei lavori inerenti alla manutenzione, ed al rinnovamento dei pezzi di ricambio, quando non possano eseguirli con mezzi proprii;

f) si rivolgono all'industria privata per l'esecuzione di quei lavori di manutenzione o di rinnovamento dei pezzi di ricambio, che non si credesse conveniente di far eseguire alle officine ferroviarie;

g) si rivolgono alla competente Sezione Lavori per la esecuzione dei lavori di ordinaria manutenzione, dei locali e degli approdi;

h) emettono le richieste di materiali al magazzino sia per consumi, sia per ordinarie riparazioni e lavori di manutenzione corrente: provvedano alle pratiche per il corso e la contabilizzazione di tali richieste, curando il riscontro tra prelievi e versamenti;

i) provvedono alle visite ai piroscafi ed alle loro macchine, secondo le norme vigenti per la marina mercantile;

l) curano l'osservanza delle norme per evitare infortuni;

m) provvedono alla regolarità della gestione delle scorte dei pezzi di ricambio, ed ai relativi aumenti giustificati da necessità di esercizio, nei limiti approvati;

n) provvedono alla compilazione e trasmissione al Capo dell'Esercizio Navigazione del preventivo generale annuo di esercizio, delle proprie linee, dettagliandone i capitoli secondo le norme stabilite;

o) propongono al Capo dell'Esercizio Navigazione l'assegno in via permanente di funzioni di grado superiore, per lo Stato Maggiore ed i Sott'ufficiali;

p) curano la trasmissione al Capo dell'Esercizio Navigazione di tutti i dati e quadri necessari per la statistica e per le relazioni nonchè di quanto altro possa essere loro ordinato dal Capo dell'Esercizio stesso;

q) provvedono alla tenuta dell'inventario del materiale di esercizio dei galleggianti di competenza del proprio inventario e curano la tenuta al corrente degli elenchi del materiale di dotazione in relazione ai sub-inventari di bordo;

r) sorvegliano la regolare emissione di tutti i documenti contabili e la loro registrazione, secondo le norme vigenti, e ne curano l'invio all'Esercizio Navigazione per la revisione e per le successive pratiche;

s) compilano ed inviano, da essi firmati, al Capo dell'Esercizio Navigazione i mandati ed i ruoli paga del personale dipendente, sia imbarcato che sbarcato;

t) tengono gli stati di famiglia del proprio personale e la gestione del fondo scorta;

u) informano il Capo dell'Esercizio di Navigazione dei fatti più salienti occorsi nell'esercizio, dei provvedimenti presi e delle variazioni riguardanti il servizio degli ufficiali, e rimettono ad esso mensilmente una relazione sull'andamento del servizio, nonchè la relazione sulle riparazioni eseguite e sullo stato del materiale, secondo le prescrizioni emanate dal Capo dell'Esercizio;

v) dispongono l'effettuazione di tutte le corse straordinarie compatibilmente colla potenzialità dei mezzi disponibili.

Art. 12.

I Capi degli Ispettorati hanno le seguenti facoltà:

a) la liquidazione amichevole delle vertenze commerciali riguardanti il servizio interno marittimo, quando l'indennità da pagarsi non ecceda le L. 500; e la liquidazione non possa pregiudicare questioni di massima;

b) la liquidazione amichevole delle vertenze per danni ai viaggiatori, ai terzi ed agli agenti dell'Amministrazione, non protetti dalla legge su gli infortuni sul lavoro avvenuti sui piroscafi, nei limiti di L. 200;

c) l'assunzione di agenti avventizi nei limiti delle piante organiche, per bisogni temporanei nelle mansioni di mozzo, giovanotto, marinaio, ormeggiatore, cameriere, cuoco, sguattero e piccolo di camera, carbonaio, fuochista, meccanico, elettricista;

d) l'assegnazione in via permanente, nel personale navigante, di funzioni di grado superiore fino a sott'ufficiale.

e) l'applicazione delle punizioni al personale non navigante nei limiti fissati dal regolamento sul personale ferroviario ed al personale navigante nei limiti fissati dal regolamento del personale di navigazione.

f) la concessione dei congedi ordinari a tutto il personale dipendente, e di quelli straordinari senza paga, che non importino un aumento di spesa, a tutto il personale navigante ed anche a quello non navigante di grado inferiore al 7° per un periodo di tempo non superiore al congedo ordinario;

g) il rilascio dei biglietti, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto in conformità dei Regolamenti;

h) la concessione di anticipazioni al personale nei limiti e nelle forme stabilite;

i) la compilazione ed attuazione dei turni di servizio dei piroscafi e del personale imbarcato, secondo le norme date dal Capo dell'Esercizio Navigazione.;

l) i provvedimenti di qualunque genere da prendersi in caso di urgenza e che riguardino la regolarità e la sicurezza dell'esercizio.

Art. 13.

I Capi dell'Ispettorato corrispondono in via ordinaria col Capo dell'Esercizio di Navigazione da cui direttamente dipendono.

Corrispondono col Servizio Segretariato per le pratiche relative ai biglietti ed alla fornitura degli occorrenti fascicoli;

col Servizio Approvvigionamenti per le pratiche relative alle forniture prevedute nel fabbisogno annuale;

con l'ufficio 11° del Servizio Approvvigionamenti (Torino) per le pratiche relative alla contabilizzazione di materiali prelevati e con l'ufficio Approvvigionamenti competente per pratiche relative a richieste di materiali speciali;

con le Divisioni ed Uffici distaccati dei compartimenti di Roma, di Napoli, di Palermo e di Reggio Calabria per la ordinaria trattazione degli affari di esercizio che li interessassero;

con il Capo dell'Ufficio Sanitario rispettivamente di Roma, di Palermo, di Napoli e Reggio Calabria e con i locali medici di Riparto;

con le Capitanerie di porto, Dogane ed Intendenze di finanza per tutte le relazioni inerenti al servizio.

Corrispondono inoltre con gli altri Servizi per comunicazioni d'ordine di loro competenza e per notizie di carattere urgente, salvo quanto sia stabilito in contrario.

Il Capo dell'Ispettorato di Messina, per quanto riguarda il movimento ed il traffico si atterrà a quanto gli verrà direttamente comunicato dal Capo della Divisione Movimento di Palermo alla cui giurisdizione appartengono le linee dello stretto di Messina.

Egli si accorderà con le Divisioni Movimento di Reggio Calabria e di Palermo per il transito sullo Stretto di grandi quantità di carri in concentramento e con gli Uffici Movimento di Messina e di Reggio Calabria per ricevere in tempo le notizie dei carri che occorre trasportare e per quanto altro possa contemporaneamente interessare in via d'urgenza il Movimento di Messina, Reggio Calabria e l'Ispettorato di Navigazione, come pure in quanto possa avere attinenza all'orario delle corse.

Art. 14.

Le stazioni ferroviarie di Messina Porto, Villa S. Giovanni e Reggio Porto, dovranno eseguire le disposizioni del Capo dell'Ispettorato di Messina per quanto si riferisce agli approdi e relative manovre di sbarco ed imbarco dei veicoli.

Con la pubblicazione del presente Ordine Generale restano annullati gli Ordini Generali N. 13-1909, 7-1910, 10-1910, 5-1912 e tutte le altre contrarie disposizioni.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 21 gennaio 1915.

Ordine di servizio N. 35. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla rinuncia al mandato di Delegato della 18ª categoria del personale per la circoscrizione di Genova presentata dal macchinista T. E. sig. *Zoli Giuseppe* (già Delegato supplente per detta categoria e circoscrizione, e nominato effettivo in seguito all'avvenuta degradazione a fuochista del Delegato *Fontana Adolfo*) si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della categoria 18ª appartenenti alla circoscrizione di Genova, per comunicare col proprio Rappresentante, abbiano a rivolgersi al Delegato della finitima circoscrizione di Torino sig *Buzzi Celestino*, macchinista, addetto al deposito locomotive di Alessandria.

Distribuito agli agenti delle classi 35 *e* 36 *del Compartimento di Genova.*

Ordine di servizio N. 36. (C.).

Regolamento pei trasporti militari.

A cura del ministero della guerra è stata pubblicata l' appendice al regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie del regno (edizione 1° luglio 1911) la quale dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze verrà distribuita alle stazioni ed agli Uffici interessati.

Detta appendice contiene tutte le varianti, modificazioni ed aggiunte sinora apportate al regolamento e contiene inoltre il prontuario dei prezzi fatti pei trasporti delle persone in base alla tariffa militare col bollo e senza bollo ed alla tariffa differenziale C.

Ciascuna pagina del regolamento alla quale doveva apportarsi una modificazione od aggiunta qualsiasi è stata completamente ristampata, per cui le diverse pagine dell'appendice debbono sostituire quelle del regolamento distinte dal medesimo numero progressivo salvo ad aggiungere, nella sede opportuna, le altre che dopo il numero della pagina portano in alto e con tipi più piccoli un sottonumero od una lettera alfabetica che serve appunto ad indicare la continuazione del paragrafo, del punto o del quadro.

Si raccomanda alle stazioni di curare la sollecita ed esatta sostituzione ed aggiunta delle pagine di cui è parola affinchè il regolamento pei trasporti militari sia messo e tenuto perfettamente in corrente onde evitare irregolarità nei trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 37. (M.).

Estensione di servizio nella stazione di Riva Trigoso.

(Vedi ordine di servizio n. 49-1911).

Dal giorno 8 febbraio 1915 il servizio merci a piccola velocità ordinaria per il pubblico nella stazione di Riva Trigoso, ora limitato ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100 ciascuno, viene esteso ai trasporti tanto in arrivo che in partenza fino al massimo di Kg. 1000 per spedizione, costituiti da colli non superanti ciascuno il peso di Kg. 100.

In conseguenza di quanto sopra la nota (12) esistente a pagina 49 del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » dovrà essere modificata come segue:

« Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 1000 ciascuno composti di colli non superanti il peso di Kg. 100, ed ai trasporti a vagone completo, eseguiti..... ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 38. (M.).

Cartellini, etichette e listini per l'inoltro dei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O.

Dal mese di aprile 1915, per l'inoltro dei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. le stazioni dovranno far uso dei cartellini, delle etichette e dei listini quali risultano da *apposito fascicoletto* in corso di distribuzione, seguendo, per la loro applicazione, le istruzioni contenute nel fascicoletto stesso.

Le stazioni dovranno predisporre il fabbisogno annuo per ogni singolo modulo e trasmetterlo d'urgenza alla Divisione del Movimento dalla quale dipendono.

Resta assolutamente vietata l'applicazione ai carri di qualsiasi altro cartellino od etichetta, sia dei Servizi dell'Amministrazione, sia di privati, senza il preventivo benestare del Servizio Movimento, eccezione fatta per le etichette da applicarsi dagli agenti del Servizio Veicoli ai carri da riparare.

Dalla data su indicata restano soppressi tutti i moduli della serie M elencati nel prospetto allegato all'ordine di servizio n. 317-1910, i quali però potranno essere adoperati, eccezionalmente, fino ad esaurimento delle relative scorte esistenti nei magazzini, ma non oltre il 30 giugno 1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 39. (C.).

Ammissione della ferrovia a scartamento ridotto Rocchette-Asiago al servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle " Concessioni speciali " ed al " Regolamento pei trasporti militari ".

(Vedi ordini di servizio N. 24-1911 e N. 232-1912).

A datare dal 10 febbraio 1915, la ferrovia a scartamento ridotto Rocchette-Asiago esercitata dalla « Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane » viene ammessa al servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari ».

Conseguentemente detta linea deve essere aggiunta alle altre della Società Veneta indicate nell'allegato A (pag. 6) del « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel tra-

« sporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni spe-
« ciali ed al Regolamento pei trasporti militari (edizione 1° lu-
« glio 1913) » e nella parte « avvertenze » dell'allegato stesso (pag. 7) deve praticarsi l'annotazione seguente:

Le tasse minime per il trasporto dei bagagli a tariffa ridotta sulla linea Rocchette-Asiago sono:

L. 0,75 per le concessioni speciali A e IX;

L. 0,55 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;

L. 0,50 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Nel prospetto unito al presente ordine di servizio sono indicati i prezzi da riscuotersi per il percorso sulla citata linea Rocchette-Asiago, prezzi che devono essere inseriti nell'allegato B al prontuario summenzionato.

La linea Rocchette-Asiago deve inoltre essere aggiunta alle linee della « Società Veneta » indicate nell'allegato N. 1 parte I[a] (pag. 92) al « Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1911 » e depennata dalla parte II[a] dell'allegato stesso (pagina 95).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 39-1915.

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla linea Rocchette-Asiago, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle " Concessioni speciali " ed al " Regolamento pei trasporti militari ".

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale *B*			Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli – Tasse per tonn. divisib. di 10 in 10 kg.	
								pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
			Km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Asiago	Rocchette-Asiago	Thiene	55	3.35	3.05	2. —	1.65	1.40	1.25	0.85	1.35	1.25	0.85	14.15	13.85
Canove di Roana.		»	52	3.20	2.90	1.90	1.60	1.35	1.20	0.85	1.30	1.20	0.80	13.40	13.10
Cesuna		»	46	2.85	2.55	1.70	1.40	1.20	1.10	0.75	1.20	1.05	0.70	11.90	11.65
Cogollo		»	14	1.10	0.80	0.55	0.45	0.50	0.35	0.25	0.50	0.35	0.25	4.10	3.95
Treschè Conca. .		»	44	2.75	2.45	1.60	1.35	1.15	1.05	0.70	1.15	1.00	0.70	11.45	11.20

Ordine di servizio N. 40. (C).

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

(Vedi ordine di servizio n. 34-1915).

In aggiunta e a chiarimento di quanto è stato disposto coll'ordine di servizio n. 34-1915 relativo alle facilitazioni ammesse pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915, avvertesi:

a) che le richieste Mod. *A*, *B* e *C*, di cui all'articolo 1 delle norme e modalità allegate al decreto ministeriale 24 gennaio 1915 pei trasporti anzidetti, possono essere rilasciate anche dal ministro dei LL. PP., o da chi per esso;

b) che — in conformità a quanto risulta dagli articoli 2, comma *b*, 3 e 5 delle sopracitate norme e modalità — la concessione del viaggio gratuito, e del trasporto gratuito del bagaglio, è ammessa oltre che per le persone appartenenti ai Comitati di soccorso, anche per quelle rappresentanti di enti pubblici o da essi dipendenti, in quanto, beninteso, i loro viaggi abbiano per iscopo di prestare soccorsi, o compiere lavori, a sollievo delle popolazioni danneggiate dal terremoto;

c) che il trasporto gratuito dei materiali, attrezzi, indumenti, suppellettili, ecc., di cui all'art. 2, comma *b* delle suddette norme e modalità, può essere accordato anche ai trasporti presentati dagli enti pubblici di cui sopra.

È inteso che tanto pei viaggi ed i trasporti di bagagli di cui al comma *b*), quanto pei trasporti di materiali, ecc., di cui al comma *c*), dovranno essere presentate le relative richieste mod. *A* *B* e *C* rilasciate dalle competenti Autorità .

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 41. (C.).

Riduzioni di tariffa per i trasporti di frumento e di farina di frumento in servizio interno e cumulativo italiano.

Ad attenuare i dannosi effetti della crisi granaria, dal 1° febbraio fino a tutto il mese di giugno 1915 deve essere accordata, per il percorso della rete dello Stato e per le spedizioni di frumento e di farina di frumento eseguite in servizio interno e cumulativo italiano, la riduzione del 50 per cento sui prezzi delle tariffe speciale N. 101 (comprese le corrispondenti classi 18 e 19 del servizio cumulativo con la Sardegna) ed eccezionali N. 1051 e 1052 per le rispettive zone di competenza.

La detta riduzione è da accordarsi anche sui diritti fissi e sulle soprattasse stabilite per gli scali marittimi.

Sempre fino a tutto il mese di giugno p. v., la tariffa eccezionale N. 1052 serie A è resa aplicabile pure ai trasporti in servizio interno della Sicilia.

Sono esclusi dal beneficio della riduzione le spedizioni per l'estero anche da ferrovia a ferrovia, comprese le rispedizioni.

Nel caso di rispedizione, sono escluse dalla riduzione anche le spedizioni precedenti.

Per il periodo di tempo suaccennato rimane sospesa, per il frumento e la farina di frumento, la disposizione di cui al punto 3° delle « Norme e condizioni generali » per l'applicazione delle tariffe eccezionali e, quindi, le tariffe eccezionali N. 1051 e 1052 con la suddetta riduzione sono rese applicabili alle citate due merci, anche se di provenienza estera.

Affinchè tutte le stazioni seguano lo stesso procedimento, si prescrive che la riduzione sia computata sull'importo che si ottiene applicando i prezzi attuali delle tariffe di cui trattasi, anzichè ridurre del 50 per cento le basi delle tariffe stesse.

I trasporti fruenti della riduzione devono essere scritturati su separati riassunti degli arrivi tanto dalle stazioni quanto dai transiti con le Amministrazioni secondarie. Tali riassunti sono da inviarsi, nei modi e termini consueti, al Controllo competente.

Con altro ordine di servizio sarà indicato se e quale ribasso dovrà essere applicato per i trasporti in questione sul percorso delle Amministrazioni secondarie, comprese le linee Brescia-Iseo, Lucca-Bagni di Lucca e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 10. (M.).

Entrata nelle stazioni.

(Vedi ordini di servizio nn. 12 e 307-1912 e Circolari n. 9-1913 e 12-1914

Nell'anno 1914 sono state ammesse alla distribuzione dei biglietti d'entrata giornalieri di 2ª categoria le stazioni indicate nell'unito elenco, le quali hanno iniziata la vendita dalla data segnata di fianco ad esse.

Nel maggio venne iniziata la vendita dei biglietti d'entrata a mezzo della ditta Mazzolino Salvatore, esercente la rivendita generi di privativa della stazione di Taranto.

Di conseguenza si dovranno apportare le relative aggiunte e modificazioni all'elenco « allegato A all'ordine di servizio n. 12-1912 », e con l'occasione si dovranno pure apportare nell'elenco stesso le varianti che sono riassunte in calce alla presente circolare.

Stazioni da inserire, nelle sedi opportune, nell'allegato *A* all'ordine di servizio n. 12-1912.

STAZIONI	LINEA ALLA QUALE APPARTENGONO	Biglietti d'entrata: Data d'inizio della vendita	Biglietti d'entrata: Categoria
Casale Popolo	Chivasso-Casale M.	1° gennaio	II
Calciavacca	»	6 gennaio	
Menfi	Castelvetrano-Menfi-Sciacca	marzo	
Sciacca			
Ceprano	Roma-Napoli	1° marzo	
Istrana	Vicenza-Treviso	1° maggio	
Villabartolomea	Dossobuono-Adria-Chioggia	11 maggio	
Mozzecane	Verona-Mantova-Modena	10 giugno	
Vigodarzere	Padova-Bassano	21 luglio	
S. Giorgio delle Pertiche.			
Campodarsego			
Casaletto	Battipaglia-Reggio Calabria	21 luglio	
Mussotto	Alessandria-Cavallermaggiore	16 settembre	
Costigliole (Motta di)	Castagnole Lanze-Asti	25 settembre	
Castellina in Chianti	Empoli-Siena-Chiusi	1° novembre	
Urbisaglia	Portocivitanova-Macerata-Albacina.	21 novembre	

Nell'elenco stesso si dovrà inoltre:

— a pagina 5 aggiungere di seguito a Camnago l'indicazione *Lentate;*

— a pagina 10 aggiungere di seguito a Macherio l'indicazione *Sovico;*

— a pagina 17 aggiungere di seguito a Seravezza l'indicazione *Querceta;*

— a pagina 18 aggiungere dopo *Taranto II* l'indicazione (edicola privative).

Comunicazione.

Esclusione dalle gare. — Sino al 16 luglio p. v. la ditta Ottavio Gandolfo di Gio. Batta resta esclusa dal fare offerte per contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Il Direttore generale Reggente

R. DE CORNÈ.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 34. (Bollettino Ufficiale N. 4-1915).

A pag. 86, 10ª riga leggasi: « prospetto XV del mod. C-I 213-A » e non prospetto XI del mod. C-I 213.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VIII - N. 6

11 FEBBRAIO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

1° novembre 1914. — R. D. n. 1328, che approva le «Condizioni e tariffe per il trasporto di merci in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, fra l'Italia e taluni scali marittimi esteri della costa orientale adriatica». Pag. 49

31 gennaio 1915 — R. D. n. 55, col quale è vietata l'esportazione di alcune merci dal Regno . . . . » 52

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine Generale n. 2. — Ordinamento del Servizio Costruzioni . . . . Pag. 135

Ordine di servizio n. 42. — Sistemazione degli apparati centrali della stazione di Vezzano . . . . » 137

Ordine di servizio n. 43. — Servizio italo-francese (oltre la P. L. M.) . . » 138

Ordine di servizio n. 44. — Concessione speciale B.-Viaggi degli indigenti » ivi

Ordine di servizio n. 45. — Servizio italo-germanico . . . . » 139

Ordine di servizio n. 46. — Variazioni alla nomenclatura dei conti dell'anno finanziario 1913-14 . . . . » 140

Ordine di servizio n. 47. — Biglietti di abbonamento speciale . . . . » 143

Ordine di servizio n. 48. — Ordinamento degli Uffici sanitari distaccati . » ivi

Ordine di servizio n. 49. — Tariffe internazionali - Parte II B - fascicolo 2° prezzi applicabili sulla percorrenza italiana. . . . . . . » 144

Ordine di servizio n. 50. — I. Apertura all'esercizio della stazione di Rosignano — II. Cambiamento di nome della stazione di Rosignano Castellina . . . . » 145

Ordine di servizio n. 51. — Estensione di servizio nella fermata di Furci » 150

Roma, febbraio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Ordine di servizio n. 52. — Servizio italo-germanico . . . . Pag. 153
Circolare n. 11. — Annullamento marche da bollo sulle quietanze. . . » ivi
Circolare n. 12. — Trasporti di bestiame a piccola velocità accelerata da o per lo scalo marittimo di Napoli . . . . » 154
Circolare n. 13. — Trasporti a piccola velocità accelerata per l'estero » 155
Comunicazioni. — Esclusione delle gare . . . . » ivi
Variazioni all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria . . » 157

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

Ordine di servizio n. 2v. — Agevolezze di tariffa per i trasporti di agrumi di produzione nazionale. . . . . Pag. 9
Ordine di servizio n. 3v. — Agevolezze di tariffa per i trasporti di agrumi di produzione nazionale. . . . . » 11

In appendice:

Circolare n. 8R. — II. Congresso della federazione nazionale dei venditori ambulanti in Bologna. . . . . Pag. 11

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 73

R. D. *1° novembre 1914, n. 1328, che approva le « Condizioni e tariffe per il trasporto di merci in servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra l'Italia e taluni scali marittimi esteri della costa orientale adriatica »* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Ritenuto che il 1° gennaio 1913 fu attivato un servizio cumulativo ferroviario-marittimo pel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci fra l'Italia e taluni scali marittimi esteri della costa orientale adriatica, serviti dalla Società di navigazione a vapore « Puglia »;

Ritenuta l'opportunità di apportare alcune modificazioni alle disposizioni che regolano il traffico delle merci fra l'Italia e gli scali anzidetti;

Visto che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la menzionata Società di navigazione hanno stabilito, di comune accordo, le « Condizioni e Tariffe » che dovranno valere in sostituzione di quelle attualmente in vigore per le merci spedite in servizio cumulativo;

Veduto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429 (modificato dall'art. 1 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728) sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata;

Veduto l'art. 3, secondo comma, della legge 25 giugno 1909, n. 372, portante modificazioni ed aggiunte alla legge 7 luglio 1907 sopra citata;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 31 del 5 febbraio 1915.

Udito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato per il tesoro, per l'agricoltura, industria e commercio e per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le « Condizioni e Tariffe per il trasporto di merci in servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra l'Italia e taluni scali marittimi esteri della costa orientale adriatica », in conformità dell'annesso progetto, che, firmato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, forma parte integrante del presente decreto (1).

Le dette « Condizioni e Tariffe » avranno vigore, in via di esperimento per un anno, dal 16 dicembre 1914.

Art. 2.

D'accordo fra le ferrovie dello Stato e la Società di navigazione a vapore « Puglia », potranno essere ammessi al servizio cumulativo di cui al precedente articolo altre stazioni ferroviarie ed altri scali marittimi esteri e detto servizio potrà essere esteso ad altri transiti.

Art. 3.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, continuando intanto ad avere effetto.

(1) Le « Condizioni e tariffe » sono state pubblicate in fascicolo a parte in data 16 dicembre 1914.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° novembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — RUBINI — CIUFFELLI — CAVASOLA — VIALE.

Visto. *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 31 *gennaio* 1915, *n.* 55, *col quale è vietata l'esportazione di alcune merci dal Regno* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti i RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790 28 ottobre 1914, n. 1186, 13 novembre 1914, n. 1232, 22 novembre 1914, n. 1278 e 27 dicembre 1914, n. 1415, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci o ne fu regolato il transito:

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle merci delle quali fu vietata l'esportazione coi RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790, 28 ottobre 1914, n. 1186, 13 novembre 1914, n. 1232, 22 novembre 1914, n. 1278, e 27 dicembre 1914, n. 1415, sono aggiunte le seguenti: colofonia e altre resine, calciocianamide, cacao in grani, macchine-utensili, fecole, acido acetico e acetati.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 28 del 2 febbraio 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 gennaio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — SONNINO — ZUPELLI — VIALE — CAVASOLA.

Visto. *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine Generale N. 2. (S.).

Ordinamento del Servizio Costruzioni.

(R. decreti 28 giugno 1912 n. 728 e 5 agosto 1912 n. 905).

Art. 1.

Il Servizio *Costruzioni* provvede, in relazione alle attribuzioni affidate alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato dall'articolo 78 della legge 7 luglio 1907 n. 429, modificato dal R. decreto 28 giugno 1912 n. 728, agli studi ed alla costruzione di nuove ferrovie da eseguirsi per conto diretto dello Stato, e alla sorveglianza della costruzione di ferrovie concesse alla industria privata, quando lo Stato debba assumerne poi l'esercizio.

Provvede inoltre a grandi lavori lungo le linee esistenti, indipendenti dall'esercizio, che eventualmente gli siano affidati.

Art. 2.

Il Servizio *Costruzioni* è retto da un Capo Servizio, che risponde nel suo andamento e provvede nella sua competenza, o promovendo le decisioni di competenza del Direttore generale o eventualmente del Consiglio di amministrazione, per tutti gli affari e le materie secondo il presente Ordine Generale e a norma delle attribuzioni conferite all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dall'articolo 78 della legge.

Il Capo Servizio è coadiuvato da un Sotto Capo Servizio che lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento.

Art. 3.

Il Servizio *Costruzioni* è composto dei seguenti Uffici centrali:

Ufficio 1. - Affari generali, di segreteria, di personale e contenziosi, aste, contratti;

UFFICIO 2. - Controllo spese per i lavori, contabilità, liquidazioni;

UFFICIO 3. - Espropriazioni;

UFFICIO 4. - Studi di massima, revisione dei capitolati e tariffe dei progetti definitivi, tipi normali, condotte di acqua, piani di stazioni, fabbricati, fabbisogno di materiali d'armamento, meccanismi fissi, apertura all'esercizio delle nuove linee, linee telegrafiche e telefoniche;

UFFICIO 5. - Opere d'arte, costruzioni metalliche ed in cemento armato;

UFFICIO 6. - Revisione dei progetti esecutivi ed esecuzione dei lavori delle linee al nord di Roma, collaudi e controversie con le imprese;

UFFICIO 7. - Revisione dei progetti esecutivi ed esecuzione dei lavori delle linee al sud di Roma, collaudi e controversie con le imprese.

Art. 4.

Il Servizio *Costruzioni* ha alla sua dipendenza diretta:

a) gli uffici speciali istituiti per la costruzione di linee di grande importanza, o di più linee in una stessa regione;

b) gli uffici di sezione o di riparto per la costruzione di una sola linea o tronco di linea.

Gli uffici speciali e quelli di sezione possono essere suddivisi rispettivamente in sezioni e riparti.

Art. 5.

Le attribuzioni del Servizio *Costruzioni* sono le seguenti:

1. affari generali del Servizio; relazioni sullo stato di avanzamento degli studi e dei lavori e sull'andamento del servizio;

2. sorveglianza generale sull'andamento del servizio tanto rispetto alla regolarità, quanto rispetto alle spese;

3. programmi annuali dei lavori e preventivi annui delle spese;

4. tenuta dei conti e statistica generale di tutte le spese;

5. studio preliminare dei tracciati delle linee da costruirsi e compilazione dei relativi progetti di massima;

6. studio dei tipi e delle modalità del corpo stradale dei manufatti e dei fabbricati per le nuove linee;

7. studio delle grandi opere d'arte in muratura e di quelle metalliche ed in cemento armato;

8. studio delle condotte d'acqua;

9. esame preventivo dei progetti esecutivi e dei documenti tecnici di appalto e cioè analisi, stime, capitolati speciali e tariffe dei prezzi predisposti dagli uffici speciali e di sezione;

10. coordinamento e preparazione dei progetti medesimi per essere sottoposti alla superiore approvazione;

11. disposizioni e provvedimenti per la consegna e per la buona e regolare condotta e per la contabilità dei lavori;

12. esame dei principali Ordini di servizio e delle disposizioni da impartirsi agli appaltatori:

13. esame delle domande, riserve e proteste degli appaltatori e trattazione delle controversie relative alla esecuzione dei lavori;

14. disposizioni per i collaudi; esame dei memoriali degli appaltatori;

15. pratiche relative alle aste ed agli appalti dei lavori ed alla stipulazione, approvazione e registrazione dei relativi contratti; assicurazione degli operai; infortuni;

16. pratiche per le autorizzazioni a consegnare i lavori agli appaltatori anche in pendenza dell'approvazione e registrazione dei contratti;

17. pratiche relative alla preparazione degli atti per le espropriazioni occorrenti per le nuove linee in base ai progetti approvati: disposizioni ed istruzioni agli uffici distaccati;

18. esame dei piani parcellari, degli elenchi delle ditte soggette ad espropriazione e dei verbali di amichevole componimento: pratiche per l'approvazione degli atti suddetti presso le competenti sedi;

19. pratiche ed atti occorrenti quando intervengano perizie giudiziarie: preparazione degli elementi e notizie necessarie per la difesa dell'Amministrazione in caso di controversie;

20. pratiche per promuovere i depositi e i pagamenti diretti delle indennità di espropriazione;

21. liquidazione delle espropriazioni eseguite e coordinamento dei documenti patrimoniali da passarsi alle Divisioni del Servizio Lavori;

22. tenuta dei registri delle ditte espropriate per ciascuna linea e per ciascun Comune, coll'ammontare delle indennità liquidate a ciascuna ditta;

23. pratiche relative all'impianto delle linee telegrafiche e telefoniche;

24. pratiche relative all'apertura delle nuove linee all'esercizio, d'accordo con gli altri Servizi interessati;

25. proposte delle piante organiche del personale del Servizio e degli uffici dipendenti;

26. tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia del personale degli uffici; compilazione dei ruoli delle competenze del personale stesso; gestione del fondo di scorta del Servizio; rilascio dei biglietti di viaggio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto in conformità dei regolamenti;

27. compilazione e presentazione degli elenchi del personale di tutti gli uffici del Servizio aventi diritto agli aumenti normali;

28. proposte per gli aumenti anticipati e per le promozioni di grado del personale;

29. proposte di gratificazioni a favore del personale;

30. proposte riguardanti la conservazione sui ruoli in caso di malattia, le aspettative, gli esoneri e le accettazioni di dimissioni del personale di ruolo;

31. proposte di punizioni che eccedono la competenza del Servizio, e revisione dei ricorsi;

52. proposte per soprassoldi di località, infortuni degli operai sul lavoro;

33. compilazione dei preventivi annuali degli attrezzi, oggetti d'inventario e mobilio occorrente per il personale e per gli uffici. Tenuta degli inventari relativi.

Art. 6.

Sono di competenza del Capo del Servizio Costruzioni:

1. le istruzioni e le disposizioni di carattere tecnico ed amministrativo riguardanti i lavori di competenza del Servizio;

2. l'approvazione delle ingiunzioni da farsi dai Capi degli uffici speciali e delle Sezioni distaccate alle imprese appaltatrici di lavori, e le decisioni sulle eventuali riserve e domande delle imprese stesse, quando per disposizione dei capitolati o dei regolamenti non siano riservate alle sedi superiori, alle quali in tal caso le sottopone col proprio parere;

3. l'approvazione dei verbali di consegna dei lavori agli appaltatori, e dei verbali di ultimazione;

4. l'approvazione delle modificazioni di piccola importanza ai progetti approvati e che non richiedono aumento di spesa;

5. l'emissione dei certificati di pagamento in acconto alle imprese;

6. la determinazione dei criteri per la uniforme applicazione delle disposizioni contenute nei capitolati generali e speciali e nei regolamenti per la gestione ed esecuzione dei lavori;

7. l'assunzione temporanea di avventizi nei limiti delle piante organiche fissate;

8. l'assegnazione in via permanente di funzioni superiori attinenti a qualifiche del grado 7°, ed inferiori, eccettuati i sottoispettori, con le norme e limitazioni stabilite dalle apposite disposizioni;

9. i traslochi degli agenti del grado 5° ed inferiori, purchè non si tratti di coprire posti di grado superiore a quelli di cui al punto 8, informandone il Servizio del Personale;

10. i reciproci cambi di Servizio fra gli agenti della stessa qualifica appartenenti al grado 8° ed inferiori e su domanda degli interessati, informandone il Servizio del Personale;

11. l'autorizzazione del lavoro straordinario per il personale degli uffici centrali e di quelli distaccati con le norme ed entro i limiti di spesa all'uopo stabiliti;

12. la concessione dei congedi ordinari a tutto il personale degli uffici centrali ed ai Capi degli uffici distaccati;

13. la concessione dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi a tutto il personale del Servizio del grado 5° ed inferiori, purchè non importino aumento di spesa;

14. la concessione di gratificazioni, sussidi ed anticipazioni nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni.

15. l'applicazione delle punizioni al personale nei limiti fissati dal regolamento del personale;

16. i provvedimenti disciplinari ed il licenziamento degli avventizi compresi anche quelli assunti con autorizzazione del Direttore generale;

Per l'esecuzione di grandi lavori lungo le linee esistenti, eventualmente affidati al servizio Costruzioni, sono devolute al Capo servizio, in materia contrattuale, le stesse facoltà che ha il Capo del Servizio Lavori in base alle norme vigenti.

Art. 7.

Il Servizio Costruzioni prende accordi col Servizio del Personale:

1. per le piante organiche del personale del Servizio e degli uffici dipendenti;

2. per l'interpretazione sia di massima, sia nei singoli casi, del regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie;

3. per le proposte di aumenti anticipati, di promozioni di grado e di esonero del personale e per tutti gli altri provvedimenti riguardanti il personale che eccedano la competenza del Capo Servizio.

Art. 8.

Il Servizio delle Costruzioni indica i fabbisogni e fornisce i dati e gli elementi tecnici necessari al Servizio Approvvigionamenti per le forniture di materiali d'armamento, di materiale fisso e di esercizio, di istrumenti geodetici e di tutti in genere gli oggetti, materiali, attrezzi, macchinari e mezzi d'opera che si ritiene opportuno provvedere a cura dell'Amministrazione e tenere di scorta nei magazzini per i bisogni delle linee da costruire.

In ordine a tali forniture il Servizio Costruzioni, se richiesto, prende pure accordi con quello degli Approvvigionamenti per formare gli elenchi delle ditte da invitarsi alle gare ed alle trattative private ed interviene in queste e nelle proposte di aggiudicazione in quanto sia richiesto da ragioni tecniche.

Dà parere, se richiesto, al Servizio Approvvigionamenti sulle domande per proroghe di consegne e per condono di multe per consegne ritardate relative alle suddette forniture.

Provvede pure d'accordo col Servizio Approvvigionamenti per dare le norme circa le somministrazioni ed i versamenti di materiali e la contabilità relativa nei rapporti con quella dei magazzini.

Art. 9.

Il Servizio Costruzioni prende accordi:

1. col Servizio Lavori per la scelta dei tipi normali dei fabbricati, opere d'arte in muratura e metalliche, materiale fisso, d'armamento, ecc. da adottarsi sulle nuove linee;

2. coi Servizi dell'esercizio per lo studio ed esecuzione di tutti quelli impianti ai quali essi possono essere interessati e cioè: ampliamento delle stazioni esistenti per l'innesto delle nuove linee; piani delle nuove stazioni; servizi d'acqua per l'alimentazione delle locomotive e per i bisogni del personale di sorveglianza; armamento; meccanismi fissi e di segnalazione; attraversamenti elettrici ecc.;

3. col Servizio Ragioneria per le questioni in materia di contabilità;

4. col Servizio Legale per le questioni d'indole giuridica che insorgono con enti privati in ordine alla proprietà ed alle servitù relative; per le vertenze con ditte espropriate e per quelle con appaltatori, ditte industriali, società cooperative, in ordine all'applicazione dei contratti ed alle liquidazioni dei lavori e delle forniture; e per qualsiasi altra controversia dipendente dalla costruzione delle nuove linee;

5. col Servizio Segretariato (Istituto Sperimentale) per lo studio geologico dei terreni da attraversarsi con le nuove ferrovie, per la scelta dei materiali da impiegarsi nelle costruzioni, per gli studi sulla scelta e depurazione delle acque da provvedersi per i servizi della trazione e del personale ed infine per tutte quelle questioni per la cui risoluzione occorrono esperienze di laboratorio;

6. ed in generale con gli altri Servizi in quanto le diverse competenze hanno rapporto e punti di contatto comuni.

Art. 10.

Il Capo Servizio delle Costruzioni sottopone al Direttore generale le relazioni al Consiglio d'amministrazione, le comunicazioni ai Servizi dell'esercizio, ai Servizi Centrali ed alle Unità Speciali contenenti disposizioni di massima e rappresentanti impegni dell'Amministrazione, la corrispondenza coi Ministeri, colle altre Amministrazioni in genere, coi Senatori e Deputati, Prefetti, Provincie, Comuni, Camere di Commercio, Comizi Agrari ed altri Enti e coi terzi che si rivolgono direttamente al Direttore generale e da questo assegnata al Servizio Costruzioni.

Corrisponde a propria firma con i Capi dei Servizi dell'esercizio e centrale e con le Unità speciali, con l'Istituto Sperimentale, coi fornitori, con gli appaltatori e coi privati che a lui facciano capo per questioni ed affari di sua competenza; corrisponde pure con gli uffici delle altre Amministrazioni dello Stato per affari o questioni di ordinaria amministrazione escluse quelle trattate dai Gabinetti dei Ministeri.

Corrisponde infine a propria firma coi Capi degli Uffici speciali e delle Sezioni poste alla sua diretta dipendenza, e coi Capi degli Uffici compartimentali per disposizioni relative all'andamento dei

lavori e purchè non interessino attribuzioni e competenze dei rispettivi Capi Servizio.

Art. 11.

Le attribuzioni degli Uffici speciali istituiti a' sensi dell'art. 4 del presente Ordine Generale sono le seguenti:

1. esecuzione dei rilievi di campagna, studio e compilazione dei progetti di massima e di quelli definitivi di appalto delle nuove linee, in conformità delle istruzioni che ricevono dal Capo del Servizio;

2. formazione dei piani parcellari per le espropriazioni, determinazione delle offerte d'indennità da corrispondersi ai proprietari, compilazione dei verbali e conseguenti pratiche colle RR. Prefetture, fino all'emissione dei relativi decreti;

3. consegna dei lavori alle imprese in seguito ad ordine del Capo del Servizio;

4. dirigenza e sorveglianza dei lavori e tenuta delle contabilità relative;

5. ordini di servizio alle imprese, trasmettendone copia al Capo del Servizio;

6. esame delle controversie che sorgono in corso dei lavori e provvedimenti relativi, nei limiti delle facoltà stabilite dalle norme vigenti e dai capitolati di appalto;

7. la liquidazione, salvo approvazione superiore, di compensi ed indennizzi per danni causati nella esecuzione degli studi fino alla somma di L. 1000; quando trattasi di indennizzi dipendenti da espropriazioni e da lavori, occorre che il Capo dell'Ufficio domandi istruzioni al Capo del Servizio;

8. compilazione e firma delle situazioni provvisorie dei lavori e dei certificati di pagamento in acconto alle imprese. Compilazione e firma dei conti consuntivi delle imprese e delle liquidazioni dei lavori. Esame delle domande e dei memoriali delle imprese.

9. compilazione del preventivo annuo del materiale d'esercizio occorrente per il proprio Ufficio e per quelli delle Sezioni da esso dipendenti;

10. tenuta degli stati di famiglia e rilascio dei biglietti di viaggio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto al proprio personale ed a quello delle Sezioni dipendenti;

11. compilazione e firma dei ruoli delle competenze al personale addetto al proprio Ufficio ed alle Sezioni dipendenti da trasmettersi in originale alla competente Ragioneria per il pagamento ed in copia conforme al Capo del Servizio per la revisione di sua competenza;

12. tenuta dell'inventario dei mobili, attrezzi ed istrumenti per quantità assegnati agli Uffici, loro custodia e conservazione;

13. richieste ai magazzini di stampati, oggetti di cancelleria occorrenti per il proprio Ufficio e per le Sezioni dipendenti;

14. rilascio alle imprese delle richieste per trasporti a prezzi ridotti, di operai, materiali e mezzi d'opera occorrenti ai lavori;

15. gestione dei fondi di anticipazione nei modi stabiliti dalle norme vigenti ed invio dei resoconti mensili al Capo del Servizio.

Art. 12.

Sono di competenza dei Capi degli Uffici speciali:

1. la scelta e l'ammissione degli agenti avventizi (canneggiatori, portatori, operai) a paga giornaliera per i bisogni degli studi e dei lavori, da pagarsi coi fondi di anticipazione, o prelevando le somme occorrenti dalle stazioni secondo le norme in vigore.

2. l'autorizzazione del lavoro straordinario nei limiti stabiliti dal Capo del Servizio;

3. la concessione dei congedi ordinari al personale;

4. l'applicazione delle punizioni nei limiti di competenza fissati dal regolamento del personale;

5. i traslochi dall'uno all'altro Ufficio di Sezione o di riparto degli agenti di ruolo del grado 9° ed inferiori informandone il Capo del Servizio e purchè non si tratti di coprire posti di dirigente, nel qual caso occorre la preventiva approvazione del Capo del Servizio;

6. i traslochi degli agenti avventizi dall'uno all'altro Ufficio di sezione o di reparto informandone il Capo del Servizio, purchè non abbiano, o vadano ad assumere, funzioni dirigenti, nel qual caso occorre la preventiva approvazione del Capo del Servizio;

7. la stipulazione di contratti per affitti da trasmettersi, come di regola, alla superiore approvazione;

8. le pratiche volute dalle vigenti leggi in caso d'infortuni degli operai sul lavoro, a meno che gl'infortunati dipendano dalle imprese costruttrici;

9. le disposizioni, ordini ed istruzioni alle Sezioni dipendenti per assicurarne il regolare efficace funzionamento.

Art. 13.

Le attribuzioni degli Uffici di sezione, quando sono posti alla diretta dipendenza dei Capi degli Uffici speciali, vengono da questi determinate in relazione ai precedenti art. 11 e 12.

Quando invece gli Uffici di sezione siano posti alla diretta dipendenza del Capo del Servizio, le attribuzioni dei medesimi sono da esso stabilite sempre in relazione agli articoli sopracitati.

Art. 14.

Le attribuzioni dei reparti e le competenze dei rispettivi Capi sono, a seconda dei casi, determinate dal Capo dell'Ufficio da cui dipendono.

Art. 15.

I Capi degli Uffici Speciali e delle Sezioni distaccate per il disimpegno delle loro attribuzioni corrispondono a propria firma col Capo del Servizio, e con le Autorità locali e coi terzi per quegli affari che riguardano la costruzione della linea o delle linee loro affidate, ma purchè non trattisi di provvedimenti che vincolino l'azione direttiva dell'Amministrazione e le facoltà del Capo del Servizio e del Direttore generale.

Corrispondono infine cogli Uffici locali dei Servizi dell'Esercizio per quelle disposizioni che interessino il regolare andamento dei lavori, e coll'Istituto Sperimentale per verifiche di materiali durante la esecuzione dei lavori.

Art. 16.

Colla pubblicazione del presente Ordine Generale restano abrogati l'Ordine Generale N. 14-1909 e ogni altra contraria disposizione.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 29 gennaio 1915.

Ordine di servizio N. 42. (M. e L.).

Sistemazione degli apparati centrali della stazione di Vezzano.

In dipendenza dell'impianto del doppio binario fra Vezzano e Sarzana, venne provveduto alla sistemazione dei segnali e degli apparati centrali della stazione di Vezzano, nel modo risultante dallo schizzo allegato al presente Ordine di servizio.

Pertanto, dalle ore 15 del giorno 1° marzo 1915, verranno attivate le nuove cabine A e B impiantate nelle posizioni indicate nello schizzo, rispettivamente alle progressive Km. 164 + 708 e Km. 165 + 266, di cui la prima in sostituzione di quella già esistente al Km. 164 + 676.

La cabina B costituirà il posto di blocco N. 30, e quella A il nuovo posto di blocco N. 31.

In conseguenza di ciò, i posti di blocco di Arcola e Sarzana assumeranno rispettivamente i N. 32 e 33.

Dallo schizzo suddetto, oltre i segnali che saranno in funzione dalla data suindicata, si rilevano tutti gli altri impianti di sicurezza (comunicazioni telefoniche, consensi, ripetitori dei segnali) nonchè le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

I dischetti bassi comandano tanto ai treni che alle manovre.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del compartimento di Firenze.*

Ordine di servizio N. 43. (C.).

Servizio italo-francese (oltre la P. L. M.).

Con decorrenza dal 1° marzo 1915 l'indicazione del peso specifico dell'« essenza di trementina » esposta al § X delle « Prescrizioni generali di tariffa, punto (14), (pag. 13 della Parte I B) », in Kg. 0,900 deve essere modificata in Kg. 0,870.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 44. (C.).

Concessione speciale B. - Viaggi degli indigenti.

(Vedasi Circolare N. 24-1914).

A chiarimento dell'art. 4 della Concessione speciale B e di quanto fu detto con la circolare N. 24-1914, trovasi opportuno far presente che il documento di identificazione personale del quale sono provvisti gli indigenti viaggianti a spese dello Stato, è oggi unicamente il *foglio di via*, che si distingue in semplice od obbligatorio a seconda che il viaggio sia effettuato o a scopo di rimpatrio per accertata indigenza, o per misura di pubblica sicurezza. In questo ultimo caso gli indigenti, sia che viaggino soli oppure con agenti di accompagnamento, hanno l'obbligo di presentarsi all'Autorità di P. S. della località di arrivo per le ulteriori pratiche a loro riguardo.

Avvertesi quindi, che come documento di identificazione, indicato con la denominazione di « Ordine di accompagnamento » dall'art. 4 della Concessione speciale B, devesi ora intendere *il foglio di via* di cui più sopra è parola, e citato altresì nella circo-

lare N. 24-1914, il disposto della quale resta pienamente confermato.

In occasione di una prossima appendice al volume delle Concessioni speciali sarà provveduto a modificare il testo del ripetuto art. 4 della Concessione B.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3 ,4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 45. (C.).

Servizio italo-germanico.

Con effetto immediato le stazioni di Girgenti, Lercara bassa, Licata e Porto Empedocle vengono ammesse alla tariffa eccezionale N. 3 P. V. per i trasporti di zolfo a vagone completo di almeno 10 tonnellate, dall'Italia alla Germania e non viceversa, coi seguenti prezzi per quintale:

	Chiasso (G)	Iselle (G)	Peri (G)	Pontebba (G)
Girgenti (2)	5.06	4.83	4.55	4.95
Lercara bassa (2)	4.92	4.69	4.41	4.81
Licata (2)	5.08	4.84	4.56	4.97
Porto Empedocle (2) . .	5.09	4.86	4.57	4.98

(2) Non compresa la tassa di trasbordo per la traversata dello stretto di Messina (0,50 per tonnellata indivisibile).

Opportuna aggiunta dovrà farsi a mano nella citata tariffa eccezionale alle pag. 148 e 149 della Parte II B (fascicolo 2° dei servizi internazionali).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 46. (R.).

Variazioni alla nomenclatura dei conti dell'anno finanziario 1913-14.

(Vedere ordini di servizio n. 239 e 413 del 1913 e n. 119, 242 e 313 del 1914).

Pag. 7. - Dal secondo alinea aggiunto al punto 11 delle avvertenze coll'ordine di servizio N. 313-1914, togliere le parole seguenti:

« *relativa alle spese ordinarie di esercizio (Tit. 1° - Sez. 1ª) ad eccezione di quella che riguarda il conto - Manutenzione della linea* ».

Pag. 7. - Sopprimere il penultimo alinea del punto 11:

«*Per le forniture da addebitarsi al conto d'ordine ecc. ecc.*».

Pag. 7 e 8. - Al punto 12 delle avvertenze predette sostituire dal capoverso che incomincia colle parole «Se nei mod. *R*- 67, ecc.» fino alla fine il seguente testo:

« *Nel caso di maggiori addebiti o maggiori accrediti, l'Ufficio che completa i relativi mandati d'ordine ricevuti dal Servizio Approvvigionamenti imputerà, sugli stessi mandati, la eccedenza al conto d'ordine 114 - Magazzino in conto scorte - inviando all'Ufficio 11° di detto Servizio un elenco modello* R-68 (*in semplice esemplare*) *per tutti i maggiori addebiti, ed un altro per tutti i maggiori accrediti, specificando nei detti elenchi le singole partite ed allegandovi le relative pezze di appoggio eventualmente ricevute. Nel caso, invece, di minori addebiti, o minori accrediti, ne dovrà essere dato avviso, a mezzo di semplice lettera, allo stesso Ufficio 11° comunicandogli i dati necessari per gli opportuni accertamenti* ».

« *L'Ufficio 11°, in base alle comunicazioni di cui sopra, provvederà alla regolarizzazione degli erronei addebiti, ed accrediti, nella contabilità del mese successivo, comprendendo le dette*

regolarizzazioni negli stessi mandati d'ordine che esso è tenuto a predisporre per conto delle singole sedi, per la contabilità del detto mese ».

Pag. 8. - Nello specchietto riguardante la numerazione dei ruoli di paga, fondere le due voci « Veicoli - Divisioni e Veicoli - Divisioni (Squadre di rialzo) » nella seguente:

« *Veicoli - Divisioni e Squadre di rialzo* » colla numerazione dal *19.501* al *23.100*.

Pag. 8. - Come sopra, nello specchietto riguardante la numerazione dei mandati di pagamento, aggiungere la voce:

« *Servizio ragioneria* (*Gestione mutui al personale*) colla numerazione dal *47.501* al *53.500* - *gruppi mensili di 500* ».

Pag. 23. - Al conto 78 ter di entrata aggiungere il sottoconto:

D) *Diverse*, col *N. 265* di partitario, con l'annotazione: « *Comprende gli interessi per anticipato pagamento mutui* ».

Pag. 47. - Al conto 47 di spesa aggiungere il sottoconto:

I) *Spese per il terremoto 1915*, coi seguenti particolari:

1. *Viveri al personale e famiglie*, partitario *849;*

2. *Indumenti, coperte ed arredi forniti al personale e famiglie*, partitario *850;*

3. *Soccorsi in danaro al personale e famiglie*, partitario *851*.

4. *Materiali d'inventario e di scorta dispersi o distrutti; riparazione o deprezzamento di quelli avariati*, part. *852;*

5. *Diverse*, partitario *853*.

Al punto 5 aggiungere l'annotazione:

« *Comprende anche il carbone, il combustibile, e le traverse usate per il riscaldamento all'aperto* ».

Pag. 50. - La dizione del conto di spesa 66 viene così modificata:

Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto:

A. Terremoto 28 dicembre 1908

B. » 13 gennaio 1915.

Rimane l'annotazione esistente.

Pag. 50. - Aggiungere il seguente conto 67 bis:

« *Contributo per riduzioni di tariffe dipendenti da motivi di interesse generale* » col N. 916 bis di partitario.

Pag. 65 e 66. - Ai conti 4 e 24 fuori bilancio togliere l'annotazione esistente.

Pag. 65. - Al conto 9 fuori bilancio sopprimere le parole:

« *di stipendio* ».

Pag. 65. - Il conto 10 fuori bilancio partitario *1190* è soppresso e le partite che vi fossero state assegnate saranno portate al conto 9 precendente.

Pag. 67. - Al conto 29 fuori bilancio sopprimere le parole:

« *di stipendio* ».

Pag. 67. - Il conto 30 fuori bilancio partitario *1213* è soppresso e le partite che vi fossero state assegnate, saranno portate al precedente conto 29.

Pag. 69. - Al conto 65 fuori bilancio è stato aggiunto il sottoconto:

d) *Carboni speciali per i terzi*, col N. *1267* di partitario.

Pag. 74. - La dizione del conto 118 fuori bilancio è stata così modificata:

« *118 - Uffici della Libia per costruzione ed esercizio di ferrovie* ».

Allegato all'Ordine di Servizio N. 42 - 1915.

STAZIONE DI VEZZANO

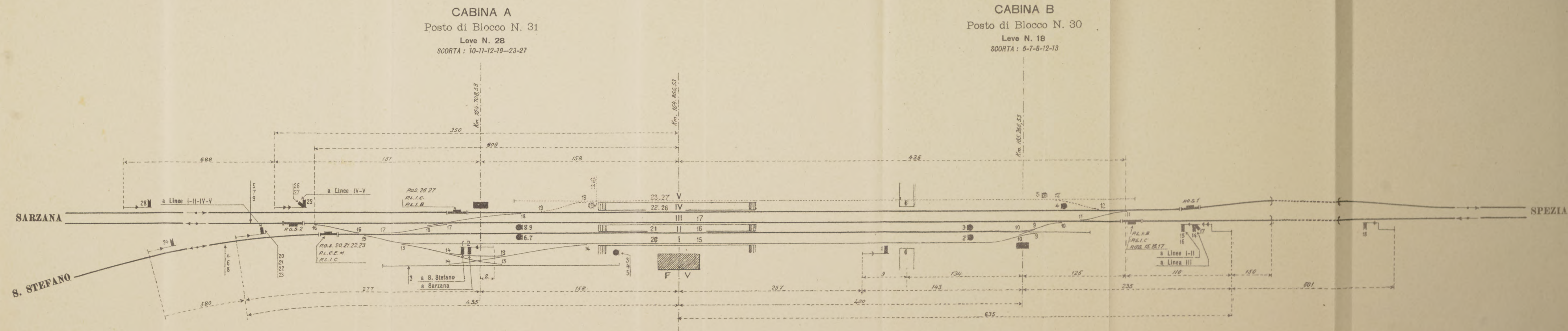
APPARATI CENTRALI

CABINA A
Posto di Blocco N. 31
Leve N. 28
SCORTA: 10-11-12-19-23-27

CABINA B
Posto di Blocco N. 30
Leve N. 18
SCORTA: 5-7-8-12-13

SARZANA

S. STEFANO

SPEZIA

Il F.V. dà il consenso con pulsatori F.S. alla Cabina A sui segnali 20-21-22-23-26-27
» » » » » » B » 15-16-17
Telefono fra il F.V. e le Cabine A e B e fra le due Cabine.

Fot.-Tip.-Lit. Ferrovie dello Stato - Roma, 1915

Ordine di servizio N. 47. (C.).

Biglietti di abbonamento speciale.

(Vedi ordine di servizio N. 106-1910 e 39-1913).

Nell'allegato *B* all'ordine di servizio n. 106-1910 ed in quello N. 1 all'ordine di servizio N. 39-1913 si dovranno inscrivere nelle apposite sedi, le stazioni qui sotto indicate le quali, a partire dal 1° febbraio 1915, sono state fornite dei seguenti biglietti di abbonamento speciale, nonchè di quelli di congiunzione.

Stazioni	*Serie dei biglietti*
Cesena	IV-V-VI-VIII e G.
Montecalvo Buonalbergo	XI e M.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di servizio N. 48. (S.).

Ordinamento degli Uffici sanitari distaccati.

A parziale modificazione dell'ordine di servizio n. 425-1912, pubblicato nel bollettino ufficiale n. 52 del 26 dicembre 1912, si stabilisce che col 1° marzo 1915 l'ispettore sanitario distaccato in Ancona eserciterà le funzioni di cui al punto 4° dell'Ordine generale 24-1912 sulle seguenti linee: Rimini (esclusa); Ancona-Foggia (esclusa); Falconara-Foligno (esclusa); Fabriano-Urbino; Albacina-Porto Civitanova; Ascoli-Porto d'Ascoli; Giulianova-Teramo.

Tutte le altre linee dei compartimenti di Ancona e di Roma restano sotto la diretta giurisdizione della Sezione interna del Servizio Sanitario con sede in Roma.

Ordine di servizio N. 49. (C.).

Tariffe internazionali. - Parte II B - fascicolo 2° prezzi applicabili sulla percorrenza italiana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 31-1915).

Con effetto immediato, la stazione di Palermo Centrale viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 8 P. V. pei trasporti di frutta secche ecc., nei servizi diretti italo-austro-ungarico, italo-francese (P. L. M.), italo-germanico ed italo-svizzero.

Nel detto fascicolo 2°, a pag. 195, è da farsi la seguente aggiunta:

		Tariffa eccezionale N. 8 P. V.				
		a		b	c	d
Palermo Centrale (2)	Ventimiglia (P) . .	7.61	6.67	—	2.99	2.68
	Modane (P). . . .	8.08	7.14	—	3.07	2.74
	Iselle (G. P. S.) . .	8.02	7.09	—	3.06	2.73
	Pino (S)	7.89	6.95	—	3.04	2.71
	Chiasso (G. S.) . .	7.68	6.74	—	3.00	2.69
	Peri (A. G.) . . .	7.26	6.34	—	2.93	2.64
	Pontebba (A. G.) . .	7.86	6.92	—	3.04	2.71
		7.81*	6.87*	—	3.03*	2.70*
	Cermons (A.) . . .	7.65	6.71	—	3.00	2.68
	Cervignano (A.) . .	7.50	6.57	—	2.97	2.67

(*) Questi prezzi saranno da applicarsi soltanto dal 1° marzo 1915.

(2) Non compresa la tassa di trasbordo per la traversata dello stretto di Messina (L. 0,50 per tonnellata indivisibile) di cui l'avvertenza 3 *c* pag. 6.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 50. (M. C. e L.).

I. Apertura all'esercizio della stazione di Rosignano. - II. Cambiamento di nome della stazione di Rosignano Castellina.

I. — Apertura dell'esercizio della stazione di Rosignano.

Dal giorno 15 febbraio 1915 verrà aperta all'esercizio sulla linea Livorno-Vada, fra le stazioni di Castiglioncello e di Vada, la stazione di Rosignano, provvista dei seguenti impianti:

— Fabbricato provvisorio di servizio alla progressiva Km. 4 + 678,59 (da Vada), a sinistra nel senso da Livorno a Vada.

— Un binario per le precedenze nei due sensi, della capacità di veicoli 80, interposto fra i due binari di corsa, ai quali è allacciato mediante deviatoi incontrati di calcio dai treni percorrenti i binari stessi.

— Segnali di protezione: due semafori di seconda categoria situati entrambi a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano e alla distanza dall'asse del fabbricato di servizio di m. 1023 quello verso Livorno e di m. 1222 quello verso Vada. La manovra di detti segnali è collegata a quella dei deviatoi mediante fermascambi tipo F. S. quello lato Vada, e con serratura Bourè quello lato Livorno; la posizione normale dei semafori stessi è quella di via impedita.

— Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5009 con la chiamata RN.

La stazione di Rosignano viene abilitata al servizio movimento ed a quello della piccola velocità ordinaria limitatamente ai trasporti di merci, in servizio interno e cumulativo italiano, per conto esclusivo dello Stabilimento Solvay e C. raccordato alla stazione medesima, a carro completo in arrivo ed a carro completo

e al dettaglio in partenza, da tassarsi sulla distanza calcolata in base all'avvertenza C, a pag. 5, del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914 », ma senza bisogno di preventiva autorizzazione.

La stazione di Rosignano eseguirà il versamento degl'introiti alla cassa compartimentale di Firenze ogni cinque giorni, con la periodicità di cui alla lettera D. dell'elenco pubblicato con l'ordine di servizio N. 184-1913.

II. — *Cambiamento di nome della stazione di Rosignano Castellina.*

Dal giorno 15 febbraio 1915 la stazione di Rosignano Castellina, della linea Pisa-Volterra, assumerà il nome di Castellina marittima.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) », si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio N. 50-1915.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda - edizione 15 dicembre 1914) » apportare le seguenti varianti:

a pag. 9 modificare Rosignano Castellina /F/123/ in Rosignano (53) /F/113/;

— a pag. 12 aggiungere la seguente annotazione:

(53) Ammessa ai trasporti di merci a P. V. ordinaria a carro completo in partenza ed in arrivo, e in dettaglio solamente in partenza, per conto esclusivo dello Stabilimento raccordato Solvay e C.;

— a pag. 4, dopo Castellina in Chianti, aggiungere: Castellina Marittima /F/123.

Nel volume « Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » si dovrà:

— alle pagine 19 (edizione giugno 1914) e 224 (edizione 1° luglio 1908) inserire fra i nomi delle stazioni di Castellina in Chianti e Castellino Tanaro il nome della stazione di *Castellina Marittima* con le indicazioni che risultano per la stazione di Rosignano Castellina rispettivamente alle pagine 50 e 233;

— alle pagine 50 (edizione giugno 1914) e 233 (edizione 1° luglio 1908) depennare il nome della stazione di Rosignano Castellina e le relative indicazioni.

Le suddette modificazioni dovranno apportarsi a tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome della stazione di Rosignano Castellina.

— a pagina 50 (edizione giugno 1914) fra i nomi delle stazioni di Roseto Capo Spulico e Rosolina, inserire:

Rosignano / Bivio Calambrone-Livorno-Vada / Firenze 8° Cecina / Pisa / 78 / - / - / - / - / (17) O / - / - / S / - / - / / - / - / 40 / - /

e riportare in calce la nota seguente:

(17) Limitatamente ai trasporti di merci in servizio interno e cumulativo italiano a carro completo in arrivo e a carro completo e al dettaglio in partenza, per conto esclusivo dello stabilimento Solvay e C., raccordato alla stazione medesima, con le norme indicate a pagina 5 « Avvertenza C » senza bisogno però di preventiva autorizzazione.

— a pagina 86 (edizione giugno 1914) nella tabella (78) *Bivio Calambrone-Livorno-Vada* fra i nomi delle stazioni di Castiglioncello e di Vada inserire *Rosignano* con le distanze seguenti:

A Bivio Calambrone .	km.	27	A Quercianella . .	km.	11
A Livorno Centrale .	»	24	A Castiglioncello . .	»	3
Ad Ardenza . . .	»	20	A Vada	»	5
Ad Antignano . . .	»	17			

— a pagina 233 (edizione 1° luglio 1908) fra i nomi delle stazioni di Roseto Capo Spulico e Rosolina inserire:

Rosignano — 117.30.15 — 987 (3) — 1001 (3) —

Inoltre nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio, ecc. da valere per la tassazione dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910) » a pagina 13 fra i nomi delle stazioni di Roseto Capo Spulico e Rosolina inserire:

Sosignano — 215 (***) — 550 (***) — 1001 (***) —

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, da valere per la tassazione dei trasporti delle merci, le stazioni e gli uffici di controllo dovranno aggiungere nell'apposita sede il nome della stazione di Rosignano, e per la distanza ed il relativo istradamento dovranno regolarsi come appresso:

1° - aggiungere km. 5 alla distanza indicata per Vada e km 3 a quella indicata per Castiglioncello e scegliere quella che dal confronto risulterà più breve;

2° rilevata così la distanza più breve, questa dovrà essere esposta nel prontuario, aumentata però di km. 3 se stabilita in base

a quella di Vada, o di km. 5 se stabilita in base a quella di Castiglioncello.

L'istradamento sarà quello della stazione di Vada o di Castiglioncello, a seconda che l'una o l'altra avrà servito di base per la formazione della distanza.

Fanno eccezione le stazioni di Livorno Centrale ed Ardenza, le quali esporranno senz'altro la distanza per Rosignano rispettivamente in km. 28 e 24 senza indicare alcun istradamento, e la stazione di Castiglion del Lago, la quale esporrà senz'altro la distanza per Rosignano in km. 258 con l'istradamento di 54 - 10 - 97 - 199.

3° di contro alla distanza indicata per Rosignano dovrà essere esposto il richiamo (2).

Ordine di servizio N. 51. (M. L. e C.).

Estensione di servizio nella fermata di Furci.

Col 15 febbraio 1915 la fermata di Furci, della linea Messina-Catania, ora esercitata con le norme in uso per le case cantoniere, sarà ammessa ai trasporti in servizio interno, e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli, e cani, senza alcuna limitazione.

La fermata dispone dei seguenti impianti:

— F. V. al Km. 305 + 512, a sinistra nel senso da Messina a Catania;

— segnali di protezione: due dischi girevoli piccoli modello, situati a destra dei treni in arrivo, alla distanza dall'asse del F. V. di m. 508 quello lato Messina e di m. 577 quello lato Catania: I detti dischi hanno lo stesso significato di quelli di protezione dei passaggi a livello, di cui l'art. 56 Regolamento segnali; però la loro posizione normale è quella di via libera;

— telefono con le stazioni attigue di Nizza Sicilia e di S. Teresa di Riva.

La predetta fermata effettuerà il versamento degli introiti alla cassa compartimentale di Palermo ogni cinque giorni (pari) e cioè con la periodicità di cui alla lettera D dell'elenco annesso all'O. S. n. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio 1° maggio 1914 (parte II ediz. 15 dicembre 1914) », nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche per le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) », in quello edizione 1° luglio 1908 e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, si dovranno apportare le modificazioni, di cui l'allegato al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio N. 51-1915.

Nella Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte II, edizione 15 dicembre 1914):

a pag. 5 modificare *Furci* * L B /P/232/ in *Furci* B/P/232/.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato - edizione giugno 1914 » depennare a pag. 28 al nome di Furci l'indicazione di casa cantoniera, e di contro alla lettera V e B esposte nelle colonne 6 e 7 il richiamo (6).

A pag. 101 nella tabella (118) Messina-Siracusa, considerare il nome di Furci come scritto in carattere ordinario.

Nella « Parte quinta » del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato - edizione 1° luglio 1908 » depennare, a pag. 238 al nome di Furci l'indicazione di casa cantoniera, e modificare le distanze riguardanti Villa S. Giovanni e Reggio di Calabria Porto rispettivamente in 39 e 46.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc., da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) », aggiungere a pag. 51, dopo Fiumefreddo Sicilia:

Furci / — / 31 / *Messina* /262 /

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli, gli Uffici di controllo e le stazioni della rete dovranno esporre, nell'apposita sede, il nome di Furci, regolandosi per la distanza e per il relativo istradamento secondo quanto appresso.

Le stazioni della linea Messina-Siracusa dovranno rilevare la distanza per Furci dalla tabella 118 a pag. 101 del Prontuario generale - edizione giugno 1914; le altre stazioni della rete dovranno formare invece la distanza per Furci aggiungendo Km. 1 alla distanza esposta per Roccalumera Mandanici e Km. 2 a quella esposta per S. Teresa di Riva, scegliendo poi quella che risulterà più breve.

L'istradamento dovrà essere quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Infine in tutte le altre pubblicazioni di servizio, nelle quali trovasi esposto il nome di Furci, dovrà essere cancellata l'indicazione di casa cantoniera.

Ordine di servizio N. 52. (C).

Servizio italo-germanico.

Con effetto immediato vengono attivate nella tariffa diretta le seguenti modificazioni:

PARTE I B.

Pag. 152 - *Nomenclatura e classificazione P. V.* — Nella voce « N. 2777-2243 Zolfo in fiore ecc. » cancellare nell'ultima colonna della classificazione estera il richiamo (1) e la relativa nota appiedi della pagina.

PARTE II A.

Pag. 405-412 (3° Supplemento) - *Tariffa eccezionale N. 23 P. V.*

Questa tariffa venendo estesa allo zolfo in fiore ed in cannoli, deve cancellarsi il richiamo (2), che figura di fianco ai prezzi delle stazioni bavaresi, e la nota (2) appiedi di tutte le pagine.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 11. (R.).

Annullamento marche da bollo sulle quietanze.

(Vedi Istruzione N. 10-1906).

Si rammenta che, ai sensi dell'Istruzione 10-1906 del Servizio Ragioneria, le marche da bollo applicate ai mandati ed a tutti gli altri moduli di quietanza in uso presso l'Amministrazione, devono essere dalle casse e dalle stazioni paganti annullate col timbro-calendario o col timbro ad umido della cassa o della

stazione, e la firma per quietanza deve essere dal percipiente scritta per intero nell'apposito spazio del mandato o modulo.

Per tutte le altre quietanze, non rilasciate su moduli dalla Amministrazione, ma su fatture di ditte o su ricevute staccate da bollettari di uffici estranei, l'annullamento delle marche da bollo, — quando non sia già avvenuto da parte degli uffici stessi nel modo sovraindicato con timbro di rispettiva proprietà, o la marca non sia fatta con punzone dall'ufficio del bollo — dovrà essere fatto con la firma del riscuotente, la quale dovrà cominciare sul foglio, a sinistra della marca, attraversare orizzontalmente la marca stessa e finire alla destra di questa in modo che la prima e l'ultima parte della firma cadano sul foglio, giusta la prescrizione contenuta nel quinto comma dell'art. 16 della legge sul bollo (T. U.) 4 luglio 1897, N. 414.

Circolare N. 12. (C.).

Trasporti di bestiame a piccola velocità accelerata da o per lo scalo marittimo di Napoli.

A forma dell'art. 4 parte seconda del Capo II contenuto nell'allegato N. 8 alle tariffe, ai trasporti di bestiame a piccola velocità accelerata da o per lo scalo marittimo di Napoli, è applicabile, in base al peso degli animali, la sopratassa stabilita dal detto articolo per le merci delle prime cinque classi.

Si richiama su ciò l'attenzione delle stazioni, affinchè accertino sempre, per le spedizioni di cui trattasi, il peso del bestiame e lo espongano sulle lettere di porto, per evitare che la sopratassa sia omessa od inesattamente applicata.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 13. (C.).

Trasporti a piccola velocità accelerata per l'estero.

Si è rilevato, che non di rado, viene dato corso a spedizioni dall'Italia, per l'estero, tassandole e effettuandole a piccola velocità accelerata, in base alle tariffe speciali N. 55 e 56, benchè non risulti sulle lettere di vettura la prescritta tassativa domanda di tali tariffe.

Si fa pertanto viva raccomandazione a tutte le stazioni della rete, e specialmente a quelle che abitualmente eseguono spedizioni a piccola velocità accelerata, di curare a che per siffatte spedizioni non manchi mai sulla lettera di vettura la domanda delle tariffe speciali 55 e 56, poichè diversamente si dovranno applicare le altre tariffe competenti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 23 dicembre 1914, N. 71, del ministro della guerra è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il sig. Gambino Baldassarre di Pietro, domiciliato a Roma.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 16 gennaio 1915, N. 79, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, la ditta Arturo Castelnuovo in persona del sig. Arturo Castelnuovo fu Giacomo, domiciliato a Roma (fornitore di coperte).

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 16 gennaio 1915, N. 80, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Luigi Rinaldi di Firenze e per essa il signor Luigi Rinaldi fu Rinaldo (fornitori di scarpe).

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

VARIAZIONI all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
7ª	Delegato	**Bartolucci** Luigi - Applicato - Uff. Cont. Prod. Ancona.	**Bartolucci** Luigi - Applicato - Uff. Cont. Prod. Firenze.
7ª	Id.	**De Giovanni** Giorgio - Applicato - Uff. Div. Mov. Reggio C.	**11-1-915.** - Morto.
16ª	Id.	**Bonaiuti** Enrico - Cantoniere - Sez. Firenze C.	**1-1-1915** - Rinunciatario.
16ª	Delegato supplente	**Berti** Cesare - Cantoniere - Sez. Lav. Pisa Sud.	Diventato Delegato effettivo.
18ª	Delegato	**Buzzi** Celestino - Macchinista - Dep. loc. Alessandria.	Incaricato di espletare il mandato anche per la Circoscrizione di Genova.
18ª	Id.	**Zoli** Giuseppe - Macchinista T. E. - Dep. loc. Campasso.	**17-12-914** - Rinunciatario.
19ª	Rappresentante	**Sbrana** Angiolo - Fuochista - Dep. loc. Catania.	**Sbrana** Angiolo - Macchinista - Dep. loc. Livorno.
20ª	Delegato	**Vanni** Federico - Verificatore - Empoli (Veicoli).	**12-1-915** - Eletto Rappresentante supplente.
23ª	Delegato supplente	**Cristoforo** Domenico - Manovale - Dep. loc. Foggia.	Diventato Delegato effettivo.
25ª	Id.	**Lorizzo** Gaetano - Manov. di officina - Dep. loc. di Taranto.	Id. Id.
26ª	Delegato	**Ferrante** Francesco - Capo staz. di 1° gr. - staz. Bari.	**Ferrante** Francesco - Capo staz. princ. - Staz. Bari.
27ª	Id.	**Testa** geom. Michele - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Pofi Castro.	**Testa** geom. Michele - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Cervara.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
27ª	Delegato supplente	**Fiorentino** Armando - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Aragona Caldare.	**Fiorentino** Armando - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Guardia Mangano.
28ª	Delegato	**Veroli** Giuseppe - Applicato Staz. Modena.	**Veroli** Giuseppe - Capo staz. 3° gr. - Staz. Modena.
30ª	Delegato supplente	**Culli** Enea - Applicato - Stazione Milano P. S.	**Culli** Enea - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Milano P. S.
30ª	Id.	**Cristiano** Domenico - Applicato - Staz. Potenza B.	**Cristiano** Domenico - Capo teleg. di 2° gr. - Staz. Potenza B.
31ª	Delegato	**Butteri** Romualdo - Aiut. appl. - Staz. Torino P. N.	**Butteri** Romualdo - Applicato - Staz. Torino P. N.
31ª	Id.	**D'Agui** Francesco - Aiut. appl. - Staz. Bova.	**D'Agui** Francesco - Applicato - Staz. Bova.
31ª	Delegato supplente	**Borghese** Nunzio Giuseppe - Aiut. appl. - Staz. Catania.	**Borghese** Nunzio Giuseppe - Applicato - Staz. Catania.
31ª	Id.	**Duranti** Carlo - Aiut. appl. - Staz. Roma Trast.	**Duranti** Carlo - Applicato - Staz. Roma Trast.
31ª	Id.	**Grillini** Alberto - Aiut. appl. Staz. Napoli Scalo.	**Grillini** Alberto - Applicato - Staz. Napoli Scalo.
31ª	Id.	**Negri** Regolo - Aiut. appl. - Staz. Varazze.	**Negri** Regolo - Applicato - Staz. Varazze.
34ª	Delegato	**Amenta** Gaetano - Deviatore - Staz. Ragusa.	**Amenta** Gaetano - Deviatore - Staz. Siracusa.
34ª	Delegato supplente	**Alecci** Pasquale - Deviatore - Staz. Rosarno.	**Alecci** Pasquale - C. sq. alle merci - Staz. Rosarno.
36ª	Id.	**Grassi** Clemente - Manovale Staz. Foggia.	**2-1-915.** - Morto.
36ª	Id.	**Passarelli** Francesco - Manovale - Staz. Cirella.	**Passarelli** Francesco - Deviatore - Staz. Cirella.
39ª	Delegato	**Colli** Rodolfo - Conduttore P. V. Bergamo.	**Colli** Rodolfo - C. Conduttore - P. V. Bergamo.

Ordine di servizio N. 2v (C.).

Agevolezze di tariffa per i trasporti di agrumi di produzione nazionale.

(Vedi ordine di servizio N. 1v-1915).

Le Amministrazioni di ferrovie secondarie, tramvie e linee di navigazione, qui appresso nominate, hanno consentito ad ammettere in servizio cumulativo i trasporti di piccoli colli di agrumi, di cui il punto I dell'Ordine di Servizio N. 1v-1915, in base alle stesse condizioni della tariffa speciale N. 11 G. V., ed ai seguenti prezzi per quanto riguarda il loro percorso:

AMMINISTRAZIONE	Fino a 25 kg.	Da oltre 25 fino a 40 kg.
Ferrovia Nord Milano (1)	0.30	0.50
» Società Veneta (1) (2)	0.35	0.45
» Società Veneta, Linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero (1) (2)	0.20	0.30
» Società Veneta, Linea Thiene-Rocchette-Asiago (1) (2)	0.35	0.55
» Reggio Emilia (1)	0.30	0.40
» Suzzara-Ferrara	0.30	0.40
» Orbetello-Porto S. Stefano	0.30	0.50
» Mandela-Subiaco	0.70	0.70
» Massa Marittima-Follonica-Porto (1)	0.30	0.40
» Reggio Emilia-Ciano d'Enza (1)	0.80	0.80
» Santhià-Biella	0.35	0.50
» Monza-Molteno (1)	0.30	0.50
» Brescia-Iseo (3)	—	—

AMMINISTRAZIONE	Fino a 25 kg.	Da oltre 25 fino 20 kg.
Ferrovia Rovato Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano-Paderno (1)	0.50	0.75
» Padova-Piazzola (1)	0.30	0.40
» Sondrio-Tirano (1)	0.50	0 60
» Lucca Bagni di Lucca (4)	—	—
» Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana	0.30	0.50
» Aulla-Monzone	0.30	0.50
» Grignasco-Coggiola	0.30	0.30
» Massa M.-Follonica Porto (1)	0.30	0.40
Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza (1) . . .	0.30	0.40
Lago Maggiore	0.40	0.50
Lago di Como (Lariana)	0.50	0.50
Lago d'Iseo	0.30	0.50

(1) Compresa la soprattassa di transito o di trasbordo.

(2) I prezzi comprendono la soprattassa di cent. 5 di cui l'ordine di servizio N. 290-1914.

(3) Per i trasporti diretti a stazioni della ferrovia Brescia-Iseo (quest'ultima compresa) devono applicarsi, sul percorso cumulato delle ferrovie dello Stato e della ferrovia Brescia-Iseo, soltanto i prezzi di cui il punto I dell'ordine di servizio N. 1v-1915.

(4) Per i trasporti diretti a stazioni della ferrovia Lucca-Bagni di Lucca (quest'ultima compresa) devono applicarsi sul percorso cumulato delle ferrovie dello Stato e della ferrovia Lucca-Bagni di Lucca, soltanto i prezzi di cui il punto I dell'ordine di servizio N. 1v-1915.

Ordine di servizio N. 3v (C.).

Agevolezze di tariffa per i trasporti di agrumi di produzione nazionale.

(Vedi ordine di servizio N. 1v-1915).

La riduzione del trenta per cento sui prezzi della tariffa eccezionale N. 903, serie A, per i trasporti di agrumi ammessi alla tariffa stessa, caricati alla rinfusa, di cui il punto II dell'Ordine di servizio N. 1v-1915, è estesa agli agrumi comunque imballati (in cassette, ceste, sacchi, ecc.) ferme restando le condizioni di applicazione della detta tariffa e tutte le altre disposizioni di cui il citato ordine di servizio.

Resta, perciò, inteso che anche i trasporti di cui trattasi dovranno essere scritturati in separati riassunti, ovvero anche in unico gruppo a parte, insieme con quelli alla rinfusa.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Circolare N. 8R (C.).

II. Congresso della federazione nazionale dei venditori ambulanti in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 18 al 23 febbraio 1915.

Ritorno: dal 21 al 26 febbraio 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale Reggente

R. DE CORNE.

Roma 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Fornitura di carri. - Ritardata consegna. - Penalità. - Pretesa di esonero. - Casi di forza maggiore e colpe della committente. - Insussistenza degli uni e delle altre.

Il fornitore inadempiente non può invocare a giustificazione della ritardata consegna della fornitura, fatti estranei alla sua volontà ma preesistenti alla stipula del contratto dovendo la influenza dei medesimi entrare nelle sue previsioni. Ciò stante, il ritardo frapposto dall'Amministrazione ferroviaria all'apertura all'esercizio di un binario di raccordo allo stabilimento del fornitore, non può essere addotto da costui come causa discriminatrice della ritardata fornitura, quando quell'impianto non era ancora in funzione anteriormente al contratto e quando tra le clausole di quest'ultimo non ne figurava alcuna diretta ad impegnare l'Amministrazione ad assicurare l'esercizio suddetto entro un termine prestabilito. È inammissibile la prova testimoniale per accertare pretese irregolarità verificatesi nei collaudi, comecchè dirette a costituire un sindacato su atti discrezionali della pubblica Amministrazione, quali sono appunto le operazioni di collaudo.

Il fatto del terzo costituisce caso di forza maggiore ma sempre quando non se ne debba rispondere, giacchè se invece del fatto medesimo si assume la responsabilità come avviene per il fornitore rispetto all'operato dei sotto-fornitori, esso si identifica col fatto proprio e va soggetto alle norme comuni.

CORTE DI APPELLO DI ROMA (1ª Sezione). — Sentenza 25 luglio-15 ottobre 1914 — Società Anonima Officine di Finalmarina c. Ferrovie Stato.

FATTO.

Mediante lettera 7 febbraio 1908 convertita poi in regolare contratto li 20 ottobre successivo, l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato affidava alla Società Anonima « Officine di Finalmarina, la costruzione di 50 carri coperti Serie F, di cui 25 con freno e 25 senza freno, 100 carri scoperti Serie P, di cui 50 con freno e 50 senza freno, per un ammontare di lire 844,500. La fornitura doveva eseguirsi sotto le condizioni stabilite coi relativi capitoli d'onere, (amministrativo generale e speciale) ed a tenore del capitolato amministrativo le consegne dei carri dovevano compiersi nel dicembre 1908, gennaio, febbraio 1909 e ad ogni modo non essere ultimate dopo il 28 febbraio 1909, restando stabilito che da tale epoca sarebbero state applicate le penalità per ritardate consegne, determinate dall'art. 3 dello stesso capitolato nella misura dell'uno per cento del valore della fornitura ritardata per ogni quindici giorni di ritardo nella consegna.

Però la Società non consegnò i carri se non tra il marzo ed il dicembre 1909, e quindi l'Amministrazione ferroviaria, credette di dover trattenere sul prezzo, a titolo di penale pel ritardo, la somma di lire 99,029,29.

La Società Officine, assumendo che siffatta penale era stata ingiustamente applicata e che inoltre le Ferrovie avevano eseguito i pagamenti con molto ritardo, con atto 1° luglio 1910 citava l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato avanti il Tribunale di Roma per sentirla condannare

1° al pronto pagamento dell'anzidetta somma di L.99,092.29 ;

2° al pagamento degli interessi commerciali sulla medesima a decorrere dalla relativa ritenuta;

3° al pagamento degli interessi sulle somme pagate con ritardo;

4° al pagamento degli interessi sugli interessi dalla domanda giudiziale;

5° al risarcimento dei danni da liquidarsi in separata sede.

Costituitesi regolarmente le parti in giudizio, la Società attrice non insisteva più sul pagamento degli interessi per le somme

pagate con ritardo, e limitavasi nelle comparse e nelle conclusioni ad insistere per il rimborso della penale trattenuta con i relativi interessi, sostenendo che il ritardo era stato prodotto da cause indipendenti dal proprio fatto e dalla propria volontà, e principalmente:

A) dalla ritardata consegna del binario di raccordo per parte delle Ferrovie di Stato;

B) da irregolarità nei collaudi;

C) da ritardi dei sub-fornitori;

D) da eventi di forza maggiore (applicazione della legge sul riposo festivo 7 luglio 1907, N. 489, incendi verificatisi nello stabilimento l'11 maggio ed il 4 settembre 1909, sciopero degli operai delle Officine nel dicembre 1908).

Dedusse in via subordinata vari capitali di prova per interrogatorio e per testi.

L'Amministrazione convenuta si oppose alla domanda attrice ed il Giudice delegato della 1ª Sezione la rigettò con sentenza 19 dicembre 1913-2 gennaio 1914 per motivi che saranno in seguito enunciati, condannando la Società attrice nelle spese del giudizio.

Interpose appello la Società con atto 30 gennaio 1914, ed avanti questa Corte all'udienza del 25 giugno 1914 fu discussa la causa e le parti presentarono le conclusioni sopratrascritte.

IN DIRITTO.

Osserva che l'appellante riproduce in questa sede per giustificare il ritardo le cause tutte già dedotte in primo grado, esaminando i motivi addotti dalla sentenza appellata e sostenendo che essi non sono fondati, nè considerati singolarmente, nè sopratutto considerati nel loro complesso, che sostiene non essere stato tenuto in alcun conto dal primo giudice il quale, animato da preconcetto, secondo egli afferma nell'esame dei fatti e delle questioni, avrebbe seguìto nella motivazione un metodo puramente analitico.

In realtà il metodo analitico era necessità e viene seguìto anche ora dallo stesso appellante, di fronte alla deduzione di singoli fatti,

ognuno dei quali doveva secondo la tesi della Società bastare per la giustificazione del ritardo. Era del resto anche la logica conseguenza dell'applicazione dell'art. 1225 Cod. Civ. che esime il debitore dall'obbligo del risarcimento dei danni e quindi anche dal pagamento della clausola penale, che ne costituisce l'anticipata liquidazione convenzionale, soltanto quando provi che il ritardo sia derivato da una causa estranea a lui non imputabile. Non basta quindi al debitore provare l'esistenza di fatti, a lui non imputabili, i quali abbiano esercitato una influenza sulla esecuzione del contratto; ma occorre che egli stabilisca il nesso sicuro di causalità tra il ritardo ed i fatti addotti, od almeno uno di essi, poichè soltanto allora egli potrà affermare che il ritardo derivi da una causa estranea a lui non imputabile. L'analisi quindi dei singoli fatti addotti si presenta come una logica necessità per la dimostrazione del fondamento della domanda di restituzione delle multe indebitamente ritenute, non essendo ammissibile una sintesi diretta a giustificare il ritardo nell'esecuzione per mezzo di fatti, dei quali singolarmente non si può dimostrare l'idoneità e l'influenza sull'adempimento. Soltanto dopo questa dimostrazione per alcune fra le cause addotte sarà possibile procedere ad una sintesi, mentre, se prima dell'esame analitico e senza aver accertato l'esistenza dei fatti influenti si affermasse che nel loro complesso i fatti addotti bastano tuttavia a giustificare il ritardo, si dimostrerebbe di esaminare la domanda con un preconcetto ad essa favorevole. Pertanto anche in questa sede si esamineranno singolarmente le varie cause, tenendo conto delle nuove deduzioni delle parti.

A) *Ritardata consegna del binario di raccordo per parte delle Ferrovie di Stato.*

La Società insiste anche in questa sede nel porre come prima causa del ritardo un fatto dell'Amministrazione ferroviaria, e cioè la ritardata consegna del binario di raccordo tra lo stabilimento e la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, che, richiesto dalla Società con istanza 20 maggio 1906, e sollecitato con molte successive lettere ed istanze verbali, si trovò in grado di funzionare in via del tutto provvisoria verso la fine del luglio 1907 e venne

consegnato definitivamente soltanto l'11 aprile 1908. L'Impresa sostiene che tale enorme ritardo della consegna del binario di raccordo avrebbe cagionato, a sua volta, un rilevante ritardo nell'allestimento dello stabilimento, nell'impianto del macchinario impedendo la costruzione nei termini stabiliti delle prime forniture affidate, come avrebbe riconosciuto la stessa Ferrovia addivenendo ad una transazione, e producendo, quindi, un ingombro di materiale, che venne a ripercuotersi sulle forniture successive. Come risulta dalla stessa esposizione, e si dichiara esplicitamente in questa sede, la ritardata consegna del binario non viene presentata dalla Società appellante quale causa immediata e diretta del suo ritardo, ma come *indiretta e mediata* in quanto avendo fatto ritardare l'ultimazione dei 100 carri P e dei 135 bagagliai che erano stati commessi prima dei carri in questione, avrebbe ritardato per necessaria inevitabile ripercussione anche l'ultimazione dei carri successivi. Si potrebbe veramente dubitare di fronte a questa testuale ammissione dell'appellante sull'ammissibilità di una giustificazione che in ogni caso si presenterebbe come causa indiretta e mediata del ritardo, e non sarebbe quindi coll'inadempimento di causalità necessaria. Ma, pure ammettendo che anche i fatti nei quali il nesso di causalità col ritardo non appaia sicuro ed evidente, possano valere come giustificazione, si dovrà pur sempre dimostrarne non soltanto la reale sussistenza ed influenza, ma anche l'indipendenza dal fatto del debitore. Ora l'ultimazione in ritardo della precedente fornitura è bensì dimostrata dalla prodotta copia di transazione intervenuta il 28 luglio 1913 tra le Officine e le Ferrovie di Stato, ma nel testo dell'atto non si accenna che ad una ragione pel parziale condono delle multe, e cioè la crisi siderurgica. Se poi si potesse ritenere che nel generico accenno ad altre contingenze si volesse comprendere il ritardo della consegna del binario di raccordo, rimarrebbe pur sempre da accertare non soltanto che tale ritardo abbia prodotto l'asserito ingombro del materiale, come in questa sede si chiede di provare con un nuovo capitolo di prova testimoniale, ma anche e sopratutto che l'ostacolo al regolare funzionamento dell'Officina derivante dalla mancanza del binario di raccordo costituisca una causa sopravvenuta dopo la conclusione del contratto a turbarne il regolare svolgimento.

Infatti soltanto in questo caso il contraente può sottrarsi all'obbligo del risarcimento, opponendo che il ritardo deriva da una causa estranea, a lui non imputabile, mentre non potrebbe mai invocare ostacoli alla esecuzione del contratto nel termine fissato, preesistenti alla stipulazione e la cui influenza sullo svolgimento dei rapporti contrattuali era già sicuramente prevedibile all'epoca in cui le parti si obbligarono l'una verso l'altra. Tali ostacoli, anzichè cause estranee al debitore, costituiscono elementi dei quali egli avrebbe dovuto necessariamente tener conto nell'obbligarsi, e provano quindi soltanto la sua colpa per aver assunto obblighi, che una persona dotata dell'ordinaria diligenza non avrebbe assunto, perchè poteva facilmente prevedere di non poterli adempiere.

Tale è precisamente il caso in esame, giacchè risulta che la Società accettò la fornitura il 7 febbraio 1908, allorquando cioè già conosceva le difficoltà tutte incontrate per ottenere il binario di raccordo, che funzionava in via provvisoria da pochi mesi e non era ancor stato definitivamente consegnato. La Società avrebbe dovuto tener conto di tali difficoltà e del prevedibile ingombro di materiale prima di assumere l'obbligo di fornire un rilevante numero di carri entro termini brevi e perentori. Oggi non può quindi invocare quegli ostacoli, che costituiscono unicamente una prova d'imprevidenza da parte sua, per esimersi dalla responsabilità derivante dall'inadempimento contrattuale. Nè a lei vale opporre che gli ostacoli al regolare compimento del lavoro consistano in fatti dell'altro contraente, giacchè se anche così fosse, mentre invece costituiscono soltanto atti amministrativi, compiuti dall'Amministrazione ferroviaria nella sfera del suo potere discrezionale, rimarrebbero pur sempre precedenti alla stipulazione del contratto, e quindi inapplicabili nei limiti stabiliti dall'art. 1225 Cod. Civ., per giustificare l'inadempimento.

Di fronte a questo decisivo rilievo ogni prova per testimoni (Cap. V, VIII, X) o per interrogatorio (Cap. 2°) diretta ad accertare le lunghe pratiche fatte per la consegna del binario e l'influenza del ritardo nel lavoro, si appalesa irrilevante e devesi perciò respingere.

B) *Irregolarità nei collaudi.*

Come seconda ragione giustificatrice del ritardo nella fornitura, la Società insiste anche in questa sede nell'addurre un complesso di fatti compiuti dall'Amministrazione contraente, alla quale si addebita l'irregolare modo col quale dai suoi funzionari sarebbero stati compiuti i collaudi, sia usando eccessiva meticolosità in certi collaudi, sia, per converso, usando eccessiva correttezza in altri collaudi praticati nelle officine dei sub-fornitori ed in base ai quali le Officine accettavano materiali che venivano poi rifiutati in successivi collaudi. Anche per questa giustificazione la prova viene proposta a mezzo di documenti e di capitoli di fatti da accertarsi mediante testimoni, ed è di doppio ordine, poichè tende da una parte a stabilire genericamente l'irregolare funzionamento dell'Ufficio collaudi, mentre dall'altra parte tende a dimostrare l'esistenza di fatti specifici riflettenti le officine di Finalmarina. È diretta al primo scopo la circolare 12 giugno 1909, colla quale la Direzione Generale delle Ferrovie (Servizio X), invita gli agenti collaudatori alla più oculata attenzione nelle diverse fasi della costruzione, osservando che non è più ammissibile la tolleranza usata in passato quando le consegne erano tumultuarie. Trattasi però di un documento di ordine interno contenente affermazioni affatto generiche, che non può quindi bastare per stabilire una effettiva violazione delle norme riflettenti i collaudi nei riguardi delle Officine di Finalmarina. Nè hanno maggior valore i documenti che nell'intento della Società attrice tendono appunto a questo secondo scopo. Infatti devesi anzitutto rilevare che nessun valore hanno le generiche proteste, per sistemi ostruzionistici dell'Ufficio collaudi di Genova che si leggono nella lettera scritta dalle Acciaierie Italiane il 28 luglio 1909, e cioè dopo che era scaduto il termine per la consegna fissato alle Officine, specie quando si consideri che alle Officine di Finalmarina, resesi interpreti delle lagnanze della Ditta sottofornitrice, la Direzione delle Ferrovie rispondeva con lettera 16 agosto 1909, invitando a citare fatti specifici. Il rifiuto delle curve costruite dalla Società Monesman fu motivato dall'inidoneità dell'innesto per non essere state rispettate le quote inquadrate, come risulta dalle lettere della Dire-

zione Generale delle Ferrovie (Sezione X) del 7 e 21 giugno 1909, nè si prova che fosse fondata la giustificazione opposta dalla Ditta sub-fornitrice, e cioè che fosse incorso nel disegno un errore tale da influire sulla costruzione, mentre la Ferrovia nelle sue lettere sostenne, senza essere su questo punto contrastata, che l'errore non poteva portare conseguenze. Del resto, se anche si fosse trattato di un errore non facilmente rilevabile, la Società attrice non potrebbe invocarlo a giustificazione del ritardo e dei difetti di fabbricazione per l'espresso patto contenuto nell'articolo 2 del capitolato d'oneri generale, per la fornitura del materiale rotabile. La circostanza poi, che si vorrebbe provare con testimoni, e cioè la successiva accettazione delle 200 curve rifiutate al collaudo mediante telegramma diretto dalle Ferrovie al suo collaudatore, ed oggi prodotto, risulta l'effetto di un accordo intervenuto con le officine, le quali s'impegnarono ad eliminare con una lavorazione il difetto rilevato del collaudatore.

E, quindi, circostanza sostanzialmente vera, ma irrilevante per la spiegazione datane, la quale conferma, anzi, sempre meglio come il rifiuto del collaudatore non fosse ingiusto.

Infine il rifiuto dei ferri ad *u* ordinati alla Società Siderurgica di Savona risulta dovuto ad una differenza della misura prescelta, che la stessa Società attrice riconobbe nel suo telegramma 11 dicembre 1908. Non si può quindi contestare la legittimità del rifiuto, che non poteva essere impedito dal precedente collaudo avvenuto presso la Ditta sub-fornitrice, giacchè per l'articolo 7 del Capitolato d'oneri generale l'Amministrazione si era riservato il diritto di ripetere nell'Officina del costruttore il collaudo, dichiarando espressamente che la sorveglianza da parte degli agenti dell'Amministrazione e le prove eseguite sui materiali non sollevavano in nulla la responsabilità del costruttore.

Pertanto i documenti presentati non valgono a dimostrare alcuna violazione delle norme stabilite pel collaudo, ma o contengono semplici affermazioni generiche, oppure si riferiscono a casi in cui l'opera del collaudatore risultò pienamente giustificata.

La Società attrice mira, però, a stabilire il proprio assunto anche mediante la prova testimoniale e precisamente mediante i capitoli I, II, XII, XIII e XIV, formulati in questa sede.

Già si è dimostrata l'irrilevanza del capitolo secondo, relativo alle curve Mannesmann. Il capitolo 1° che tende a stabilire come tutti i fornitori di materiali si lagnassero per l'eccessiva ed ingiusta meticolosità colla quale si eseguivano certi collaudi, e la eccessiva correntezza di altri praticati nelle officine dei fornitori, appare formulato in modo generico, e quindi non conforme alla norma stabilita dall'art. 229 Cod. proc. civile, come giustamente rilevò la sentenza appellata, la quale esattamente aggiunse che in ogni caso era irrilevante dimostrare il rifiuto di materiali prima accettati dai fornitori, poichè trattasi di fatto pienamente legittimo, per l'art. 7 del Capitolato Generale d'oneri, sopra menzionato. Nè soddisfano il precetto dell'art. 229 i capitoli XII e XIII, che tendono a stabilire i ritardi e la negligenza dei collaudatari delle Ferrovie nella esecuzione dei collaudi presso i subfornitori, poichè manca in essi un accenno preciso a fatti specifici, quale è richiesto dalla legge.

Il capitolo XIV, che tende allo stesso scopo del capitolo XIII, col riferimento a numerose lettere prodotte per documentare la terza causa giustificativa del ritardo, e cioè i ritardi dei sub-fornitori, giunge però alla specificazione dei fatti precisi.

Ma contro l'ammissibilità ed il fondamento di questo capitolo come del resto dall'intera prova testimoniale e dalla prova documentale presentata stanno le disposizioni del Capitolato Generale amministrativo, le quali prescrivono in caso di contestazione nei collaudi l'osservanza di una speciale procedura scritta, che viene iniziata con riserva da parte del fornitore, e si svolge mediante verbali di constatazione delle circostanze contestate, giudizi dei servizi collaudi e decisioni del Direttore Generale (articoli 6, 7, 8). La Società attrice non prova coi documenti esibiti di aver mai seguìta la prescritta procedura, nè pei collaudi fatti presso il suo stabilimento, nè pei collaudi fatti presso i sub-fornitori, soggetti alle stesse norme; ma vorrebbe alle riserve proposte nei termini contrattuali sostituire la prova testimoniale ovvero in qualche raro caso le lagnanze generiche formulate per iscritto, ma non susseguite dall'istanza per una decisione. Una tale prova però non è soltanto in aperta opposizione colle norme dettate dal contratto, ma verrebbe in sostanza a costituire un sindacato su atti discrezionali della pubblica Amministrazione,

quali sono appunto le operazioni di collaudo. Le disposizioni contrattuali, che nel caso attuale prescrivono per le controversie una speciale procedura, sottraendole interamente, durante lo svolgimento del contratto, ad ogni sindacato giurisdizionale, sono soltanto l'espressione contrattuale di norme adottate costantemente dalla pubblica Amministrazione, in tema di opere pubbliche e che trovano del resto il loro fondamento nel divieto fatto all'Autorità giudiziaria dall'art. 4 legge 20 marzo 1865 All. F, di revocare o midificare l'atto amministrativo. Pertanto quelle disposizioni debbono spiegare la loro efficacia sempre quando sia dedotta sotto qualsiasi aspetto ed in qualsiasi giudizio la irregolarità delle operazioni di collaudo, poichè sempre sussiste la ragione che indusse l'Amministrazione a prescrivere una speciale procedura. Non è infatti esatto affermare che la procedura tenda soltanto a salvaguardare il giudizio tecnico dei collaudatori da ogni censura di organo giurisdizionale, e che quindi la sua inosservanza non possa essere dedotta dall'Amministrazione se non in sede di giudizio sulla regolare esecuzione del lavoro e sul risarcimento dei danni cagionati dai giudizi tecnici errati. Questa tesi, che è in sostanza quella sostenuta dalla Società appellante restringe arbitrariamente la portata delle disposizioni del Capitolato Generale amministrativo, le quali non distinguono tra controversie riguardanti giudizi tecnici e controversie riguardanti il modo tenuto dai collaudatori nel compimento del loro incarico, e tutte *le contestazioni riguardanti fatti* assoggettano alle stesse norme, le quali importano l'uso di forme scritte che possono mirare a molteplici scopi e non ultimo l'esecuzione del lavoro nel termine fissato.

Le Officine di Finalmarina non dimostrano di averle mai adottate, e quindi non possono, quei fatti dei collaudatori addurre oggi a giustificazione del loro ritardo. Nè varrebbe osservare che l'operato dei collaudatori era in questo caso contenuto nei limiti del Capitolato ma costituiva una ragione di ritardo o per eccessiva meticolosità nei collaudi presso le Officine o per negligenza nelle verifiche presso i sub-fornitori. L'obbiezione pone infatti una premessa che contraddice alla deduzione ultima, poichè anche l'eccessiva meticolosità ed il negligente adempimento dell'incarico costituiscono violazione degli obblighi

derivanti dal contratto che deve essere eseguito di buona fede. (Art. 1124 Cod. Civ.). Così l'obbiezione dimostra soltanto il fondamento sicuro del dilemma, che impedisce di tenere oggi conto dell'operato irregolare dei collaudatori, non dedotto nei termini e colle forme prescritte dal contratto. Quell'operato, cioè, o si mantenne nei limiti del capitolato e non può essere addotto come ragione di ritardo, costituendo il semplice esercizio di un diritto, oppure esorbitò, e la prova non può oggi fornirsi per mezzo di testimoni i quali sostituirebbero le loro dichiarazioni alle forme scritte, stabilite dal Capitolato. Pertanto non si può ammettere la invocata prova testimoniale che del resto nella maggior parte dei casi anche sotto un altro aspetto non sarebbe influente, perchè dalle stesse date della corrispondenza alla quale si riferisce il capitolo XIV, appare che i pretesi ritardi nei collaudi presso i sub-fornitori si sarebbero verificati quasi tutti quando già le Officine di Finalmarina si trovavano in ritardo nella consegna.

C) *Ritardi dei sub-fornitori.*

I ritardi coi quali le Ditte fornitrici dei pezzi, occorrenti alla costruzione dei carri, adempirono al loro obligo vengono prospettati anche in questa sede come principale ragione giustificatrice del ritardo nel quale incorse a sua volta la Società. A dimostrazione di tali ritardi si producono non soltanto le corrispondenze intercedute al riguardo tra le Ferrovie, le singole Ditte sub-fornitrici e la Società Officine, ma anche due quadri, nei quali avanti a notaio un perito ragioniere coll'ispezione dei libri, delle lettere e documenti della Società determinò così le date delle singole richieste e degli impegni assunti dai sub-fornitori (Quadro *A*), come ritardi incorsi da ogni fornitore (Quadro *B*). Così la Società attrice ritiene di aver dimostrato come da parte sua si sia ottemperato al disposto del capoverso 5° Capitolato Generale amministrativo, che le prescriveva di stabilire con le Ditte, alle quali avesse dovuto ricorrere per la provvista di materiali necessari per l'esecuzione della fornitura, tali patti che gli dessero modo di osservare scrupolosamente i termini di consegna fissati. Domanda ad ogni modo con istanza subordinata di completare la prova per mezzo di testimoni, i quali accertino

l'esattezza dei dati contenuti nei quadri *A* e *B* (Cap. VII) che effettivamente non poteva essere accertata dal notaio, la cui attestazione ha soltanto piena efficacia probatoria in ordine alle dichiarazioni fattegli dal ragioniere, che è in sostanza un perito, assunto dalla parte.

Ma, pure ammettendo che la prova testimoniale possa riuscire a dare ai dati contenuti nei quadri piena fede, secondo le norme del rito, rimarrebbe sempre da stabilire se dai dati stessi risulti l'osservanza dell'obbligo imposto dal Capitolato alla Società. Ora sotto questo aspetto la prova fornita dai quadri prodotti e dalla stessa corrispondenza è assolutamente insufficiente e rivela anzi in taluni casi la trasgressione dell'accennato obbligo.

Non basta, infatti, che dai libri e dalla corrispondenza risultino date di ordinazioni e di termini per la consegna anteriori alla data fissata alla Società per l'ultimazione dei lavori, e cioè il 28 febbraio 1909; ma occorre, perchè sia dimostrato l'esistenza nei contratti di clausole e condizioni capaci di garantire l'osservanza dei contratti, stabilire anche l'accettazione da parte dei sub-fornitori dei termini fissati per la consegna e l'inclusione nei contratti di apposite sanzioni o clausole penali della stessa natura ed efficacia di quella imposta dall'Amministrazione committente alla Società. Tale prova manca invece nei quadri, come nella documentazione relativa che contiene soltanto la giustificazione dei sub-fornitori, i quali allegano ritardi dei collaudatori o eventi di forza maggiore. Prescindendo quindi per ora dal fondamento delle giustificazioni addotte, certo è che esse non bastano per stabilire l'esistenza delle accennate condizioni nei contratti dei sub-fornitori, e che quindi la Società attrice non dimostra con queste sole produzioni di aver ottemperato nei contratti con i sub-fornitori agli obblighi assunti col capitolato.

Se poi si esaminino più minutamente i dati dei quadri sarà facile rilevare come le ordinazioni non venissero date salvo tre, prima dell'agosto 1908 ed anzi in taluni casi e per forniture importantissime, negli ultimi mesi precedenti il termine fissato alla Società per l'ultimazione. Così il 20 novembre soltanto si danno le ordinazioni alle Officine Riganti, ed il 30 novembre alla Compagnia Vestinghous che pure, secondo le tesi della Ditta, dovrebbe

fornire il tipico esempio dell'influenza che i ritardi dei sub-fornitori ebbero sul ritardo delle Officine, perchè fornitrice di un materiale brevettato, e perchè sarebbe notoria la sua negligenza nell'esecuzione delle consegne. Altre ordinazioni si hanno in gennaio 1909, cioè il 14 quella alla Ditta Davide Zeni, il 23 quella alla Società Metallurgica Bergamasca, ed una, quella cioè alla Società Automobili Florentia, viene passata perfino dopo che era scaduto da oltre due mesi il termine di consegna, e cioè il 9 maggio 1909. Di fronte a questi risultati della stessa prova fornita dalla Società attrice, che non possono essere spiegati soltanto da esigenze di lavorazione, alla notata insufficienza della prova stessa, l'addotta ragione di ritardo si dovrebbe in ogni caso respingere perchè non si dimostra che la Società fornitrice abbia adempiuto alle norme contrattuali dirette ad evitare ritardi e perchè anzi è dimostrato che essa diede le ordinazioni dopo molti mesi dalla commissione avuta, e quando già stava per scadere il termine per la consegna.

Ma prescindendo anche da questo rilievo, ed ammettendo in ipotesi l'adempimento di ogni possibile cautela da parte della Società attrice, non si potrebbe tuttavia ammettere che i ritardi dei sub-fornitori valgano come giustificazione del ritardo della Società se non quando siano a loro volta dovuti a cause di forza maggiore, comprendendo in questa espressione anche il fatto dell'Amministrazione contraente, in quanto possa aver influito sull'esecuzione. Infatti contro i ritardi colposi la Società poteva premunirsi, inserendo nei contratti coi suoi fornitori clausole e condizioni valevoli a garantire l'esatta osservanza dei contratti stessi, come prescriveva l'accennato capoverso dell'art. 3° Capitolato Amministrativo.

Ciò ben comprende la Società attrice, la quale sostiene che i ritardi delle Ditte sub-fornitrici costituirebbero cause giustificative del suo ritardo appunto perchè dovuti a veri casi di forza maggiore che presenta sotto tre diversi aspetti e cioè:

a) fatto dell'Amministrazione ferroviaria, consistente nei ritardi dei collaudi.

b) veri eventi di forza maggiore (scioperi, guasti dei macchinari, crisi del mercato siderurgico);

c) fatto dovuto a qualsiasi causa di Ditte brevettate, imposte dall'Amministrazione, fornitrici, cioè, necessarie, ed appunto per ciò fatto estraneo alla Società Officine, e rientrante nella ipotesi ampia della forza maggiore.

Il primo aspetto, e cioè il ritardo dei collaudi fu già esaminato ampiamente, nel rispondere a questa speciale giustificazione del ritardo addotto dalla Società.

Basterà aggiungere alle altre considerazioni che la speciale procedura è applicabile ad ogni specie di collaudi e quindi anche a quelli eseguiti presso i sub-fornitori del cui operato la Società doveva rispondere. Ora le Ditte sub-fornitrici, si limitano a generiche lagnanze sul ritardo dei collaudatori alle lettere colle quali, cercano giustificare di fronte alla Società i loro ritardi, ma non provano neppure mai di avere avvertito in tempo i collaudatori, come prescriveva l'art. 7 del Capitolato generale di oneri.

Gli eventi di forza maggiore sono inammissibili come cause di ritardo perchè non denunciati tempestivamente, come prescriveva il capoverso terzo dell'art. 3 del capitolato generale amministrativo.

In ogni caso poi per tassativa disposizione dell'ultimo capoverso dello stesso articolo non possono essere addotti dal fornitore come cause di ritardo da lui indipendenti, se non producendo la prova *documentata* che i ritardi sono dovuti appunto a causa di forza maggiore.

Questo preciso obbligo contrattuale impedisce di poter ammettere oggi la Società a provare per mezzo di testimoni asserti casi di forza maggiore, ed anche a completare con testimoni la prova documentale insufficiente.

Inammissibili sono quindi i capitoli VI, VII e IX, che tendono appunto a quest'ultimo scopo e cioè a stabilire meglio l'efficienza sui ritardi non dimostrata dai documenti, degli elementi di forza maggiore. I documenti sono solo quelli dedotti dalla Società Ligure Metallurgica, dalla Ditta Fossati e dalla Ditta Westinghouse.

La Società Ligure Metallurgica, che aveva ricevuto l'ordinazione soltanto il 20 agosto 1908, ad una protesta della Società in data 12 novembre rispondeva il 14 stesso mese, adducendo come causa del ritardo uno sciopero durato 4 mesi.

Manca qualsiasi denuncia di tale fatto alla Ferrovia, come manca del resto qualsiasi altra prova dell'entità di tale sciopero, e quindi della sua influenza sulla fornitura, che si vorrebbe stabilire con testimoni. Devesi anzi rilevare che le Officine, nonostante la giustificazione protestarono pei danni con raccomandata 16 novembre 1908, e che in seguito in varie sue lettere la Società Ligure Metallurgica, che ritardava ancora notevolmente la consegna, adduceva come ragione di ritardo il modo irregolare col quale si compivano i collaudi.

Alla Ditta Fossati, che pure ritardava notevolmente le consegne, ordinatele però soltanto in agosto 1908, le Officine scrivevano in data 14 dicembre, protestando per i danni e le multe, che avrebbero dovuto pagare alle Ferrovie. Protesta per mano di Ufficiale giudiziario notificavano poi il 13 marzo 1909, e cioè dopo la scadenza del termine di ultimazione, stabilito dal contratto principale. Manca in atti una risposta qualsiasi della Ditta, ma si produce un atto notorio ricevuto dal Pretore di Sestri Ponente il 30 novembre 1910, col quale quattro testimoni affermano che causa del ritardo fu il cedimento e l'avvallamento della fondazione del maglio. Manca pertanto la prova documentata di quest'evento, che del resto non venne mai denunciato alla Ferrovia e rientra in ogni caso tra gli incidenti di officina, soliti a verificarsi in qualsiasi importante lavoro, e da tenersi perciò in conto nell'assunzione degli obblighi contrattuali.

Infine la Società Westinghouse, per la quale i ritardi costituirebbero, secondo la Società attrice, un sistema, non diede alcuna giustificazione scritta che sia stata prodotta. Si accenna tuttavia dalla Società attrice come ragione di ritardo alla crisi siderurgica.

Però, come già riconobbe questa Corte nella causa Arbel-Ferrovie, la crisi siderurgica, che era giunta allo Stadio acuto nel giugno 1907, andò diminuendo in seguito fino a scomparire nel 1908. Dall'altra parte anche per questo evento manca la prova documentata.

Ma, se non risulta che i ritardi dei sub-fornitori siano dovuti a cause di forza maggiore, non si può poi venire a diverse conclusioni, soltanto perchè alcuna fra le Ditte sub-fornitrici furono prescelte od anche implicitamente imposte dall'Ammini-

strazione, perchè tutelate da brevetti. In realtà il Capitolato non riserva che un diritto di veto all'Amministrazione ferroviaria fra le Ditte proposte dal fornitore e non è quindi esatto parlare di Ditta prescelta.

Ma a parte questa considerazione, l'esistenza di Ditte prescelte od anche imposte dall'Amministrazione non muta affatto i termini del contratto, che anche per i materiali brevettati venne liberamente accettato dalla Società Officine, e che deve quindi spiegare la sua completa efficacia anche nei riguardi delle Ditte sub-fornitrici, del cui fatto egli assume la responsabilità. Quindi anche per queste Ditte essa deve rispondere sempre quando non fornisca la prova documentata della forza maggiore come causa efficiente del ritardo, prova prescritta senza alcuna eccezione dall'ultimo alinea dell'art. 5 del Capitolato generale amministrativo. Come venne esattamente osservato altra volta da questa Corte il fatto del terzo costituisce bensì caso di forza maggiore, ma sempre quando non se ne debba rispondere, giacchè, se invece del fatto del terzo si assume la responsabilità, esso viene ad identificarsi col fatto proprio, e va soggetto alle stesse norme. Pertanto è inutile provare con testimoni (Cap. IX) che la Westinghouse rifiutò di garantire i termini di consegna dei suoi materiali brevettati. La Società Officine quando stipulò il contratto ed assunse l'obbligo di provvedere i pezzi Westinghouse, assunse anche ogni responsabilità per il fatto della Westinghouse, ed avrebbe quindi dovuto allora assicurarsi circa i termini di consegna della Westinghouse, ovvero non accettare il contratto. Invece non solo accettò ma attese il 30 novembre 1908 per dare l'ordinazione ad una Società che non garantiva termini di consegna, e non può quindi sottrarsi alle conseguenze della responsabilità assunta.

D) *Eventi di forza maggiore.*

La Società insiste anche in questa sede nel proporre come ragioni giustificative del ritardo, quattro fatti ai quali essa attribuisce il carattere di cause di forza maggiore.

Il primo di essi consiste nella promulgazione della legge sul riposo festivo, 7 luglio 1907, N. 489.

Si osserva che il regolamento per l'applicazione della legge nelle aziende industriali venne pubblicato soltanto il giorno 8 agosto 1908 e la legge per tali aziende andò in vigore novanta giorni dopo tale pubblicazione.

Ma pure ammettendo che la legge possa costituire in determinate ipotesi caso di forza maggiore, ed ammettendo ancora che una lieve influenza sull'esercizio abbia potuto produrre l'applicazione della legge, intervenuta però quando già la fornitura avrebbe dovuta essere quasi compiuta, nel caso speciale devesi escludere l'esistenza della forza maggiore, perchè l'applicazione della legge era un avvenimento non soltanto prevedibile, ma certo, allorquando la società assumeva la fornitura. La legge era infatti pubblicata da molti mesi, ed era stato già persino pubblicato il regolamento generale.

La Società quindi nel concludere il contratto avrebbe dovuto tener conto dell'imminente applicazione della legge anche nei riguardi delle aziende industriali. Come altri eventi di forza maggiore si adducono l'incendio verificatosi nella notte dell'undici al dodici maggio 1909 e quello del quattro settembre successivo.

Per stabilire i danni arrecati da tali incendi, per il primo dei quali soltanto esiste regolare verbale di constatazione, si deduce poi una prova testimoniale. La prova dedotta è però irrilevante, perchè gli eventi fortuiti sopra indicati si verificarono quando già la Società Officine era da tempo in mora per la consegna, e quindi per l'antica norma tradotta nell'art. 1219 Codice Civ. doveva soffrire tutte le conseguenze del fortuito. Nè importa che la efficienza giustificativa degli incendi sia stata riconosciuta nel memoriale tredici marzo 1912 dalla Direzione Generale delle Ferrovie al Ministero dei Lavori Pubblici, come si chiede di provare con interrogatorio. Infatti, se anche si riferisse alla fornitura in esame anzichè ad altra successiva per la quale nel maggio non erano ancora scaduti i termini di consegna, come sostiene la Ferrovia, il memoriale che è un atto interno di ufficio, non potrebbe mai fornire un prova efficace a favore della Società. Pertanto, pur ammettendo che gli incendi abbiano prodotto un danno, del quale però non è accertata l'efficenza dall'unico ver-

bale prodotto, devesi escludere che possano addursi come ragione giustificativa del ritardo che già da vari mesi erasi verificato.

Infine si insiste nell'indicare come causa del ritardo lo sciopero verificatosi nel ventinove dicembre 1908, e che ebbe termine col sei gennaio 1909. Si discute se lo sciopero, che fu originato dal licenziamento di due operai, abbia carattere politico od economico, e dalla Società si produce una sentenza del Pretore del terzo Mandamento di Genova, 14-16 luglio 1912, che riconobbe in quello sciopero gli estremi del caso di forza maggiore, che avrebbe posto la Società nell'impossibilità assoluta di provvedere alla restituzione di alcuni vagoni. Però, a parte ogni esame della sentenza ed ammettendo anzi che giustamente abbia il Pretore ritenuto l'ipotesi della forza maggiore, certo non si può da quel caso speciale, in cui una interruzione del lavoro per pochi giorni impedì per sempre di restituire i carri per quel periodo, risalire al caso attuale, in cui non soltanto non è dimostrata, ma si può escludere l'efficienza sul ritardo della consegna dei carri per la quale si avevano ancora due mesi di tempo, di una sospensione di lavoro durata appena sette giorni dei quali almeno tre erano festivi, e cioè il primo dell'anno, la domenica tre gennaio, ed il sei gennaio ed in un periodo nel quale del resto il lavoro subisce ogni anno un rallentamento. Quindi anche questo evento pel quale del resto, non risultando sia stata data la denuncia prescritta dal capoverso terzo del Capitolo generale Amministrativo, si dovrebbe dichiarare la decadenza, non può essere considerato come giustificativo del ritardo, mancando la prova della sua efficienza sulla esecuzione del lavoro.

Pertanto nessuna fra le ragioni giustificative del ritardo, addotto dalla Società appellante, risulta fondata. Nè la prova testimoniale, già analizzata, può valere per dimostrare il fondamento di quelle ragioni.

Rimane un capitolo, l'undicesimo, col quale si vorrebbe provare che prima di assegnare lavoro alla Società esercente le Ferrovie ne facevano visitare lo stabilimento per rendersi conto dello stato dei suoi impianti e della sua potenzialità.

Non si accenna però quale sia lo scopo della deduzione, che del resto non varrebbe a stabilire il fondamento di alcuna fra le ragioni accennate, poichè l'accertamento della potenzialità del for-

nitore non implica esonero dalla responsabilità per le inosservanze dei termini stabiliti dal successivo contratto. Le spese del presente giudizio si debbono porre a carico della Società appellante soccombente.

Per questi motivi: *La Corte* uditi i procuratori delle parti, respinta ogni contraria istanza ed eccezione, specialmente le istanze di prove, rigetta l'appello interposto dalla Società Anonima *Officine di Finalmarina*, con atto 30 gennaio 1914 avverso la sentenza del Tribunale di Roma (prima sezione) 19 dicembre 1913, 2 gennaio 1914, 19 dicembre 1913, 2 gennaio 1912, che conferma in ogni sua parte.

NNO VIII - N. 7

18 FEBBRAIO 1915

LETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

27 dicembre 1914. — R. D. che proroga il termine accordato alla Società dei magazzini generali di Roma pel compimento dei lavori d'impianto del binario di allacciamento . . . Pag. 55

21 gennaio 1915. — R. D. n. 27, contenente provvedimenti vari a favore dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915 . . . » 57

22 » » — R. D. n. 28, col quale è nominato un Commissario regio per provvedere con pieni poteri a quanto è necessario in conseguenza del terremoto del 13 gennaio 1915, per i Comuni colpiti del circondario di Sora . . . » 62

28 » » — R. D. che nomina un membro della Commissione esaminatrice delle condizioni del personale delle ferrovie dello Stato . . . » 64

5 febbraio » — R. D. n. 62, contenente provvedimenti vari a sollievo dei Comuni danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915 . . . » 66

7 » » — R. D. n. 71, col quale viene approvato l'elenco dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, ai quali sono applicate alcune disposizioni dei RR. decreti 21 gennaio 1915, n. 27 e 5 febbraio 1915, n. 62 . . . » 69

7 » » — R. D. n. 72, col quale è approvato l'elenco dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, ai quali dovranno applicarsi tutte le disposizioni del Regio decreto 21 gennaio 1915, n. 27 . . . » 72

Roma, febbraio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

7 febbraio 1915. — R. D. n. 73, col quale viene vietata l'esportazione di altre merci dal Regno . . . . Pag. 74
11 » » — R. D. n. 106, portante norme per la costruzione delle baracche e altri provvedimenti a tutela dell'incolumità pubblica nei luoghi danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915 . . . . » 76

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 53. — Servizio di corrispondenza con le Tramvie vicentine . . . . Pag. 159
Ordine di servizio n. 54. — Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915 . . . . » 164
Circolare n. 14. — Trasporti destinati a località servite da più stazioni . » 166
Comunicazioni. — Esclusione delle gare . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

(Per memoria).

In appendice:

Circolare n. 9R. — Congresso del consiglio generale dell'associazione nazionale dei ferrovieri in Bologna . . . . Pag. 13
Circolare n. 10R. — II Congresso della federazione fra gli impiegati della Cassa nazionale infortuni in Milano. . . . . » ivi

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 37

R. D. 27 *dicembre* 1914, *che proroga il termine accordato alla Società dei magazzini generali di Roma pel compimento di lavori d'impianto del binario di allacciamento* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 11 maggio 1913, registrato alla Corte dei conti il 2 giugno stesso anno, col quale venne approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto 9 luglio 1912, presentato dalla Società dei magazzini generali di Roma, per l'impianto di un binario di allacciamento dei proprii magazzini con il binario di raccordo esistente tra le officine del gas della Società Anglo-Romana per la illuminazione di Roma e la stazione ferroviaria di Trastevere;

Ritenuto che col citato decreto, per l'inizio e l'ultimazione delle espropriazioni e dei lavori relativi al detto impianto, venne assegnato il termine di mesi diciotto dalla data della pubblicazione del decreto stesso nella *Gazzetta ufficiale* del Regno;

Che tale pubblicazione essendo avvenuta il 27 giugno 1913, il termine fissato di diciotto mesi viene a scadere il 27 dicembre 1914;

Vista l'istanza in data 17 dicembre 1914, della Società magazzini generali di Roma, diretta ad ottenere una proroga di anni uno al termine predetto;

Considerato che le espropriazioni e le opere, occorrenti al menzionato impianto, non hanno potuto compiersi durante il tempo assegnato per cause indipendenti dalla Società e specialmente

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 35, del 10 febbraio 1915.

a causa delle difficoltà incontrate, sia per la occupazione dei terreni necessari all'impianto, sia per l'inizio dei lavori;

Visto l'art. 13 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È prorogato di un anno e precisamente fino al 27 dicembre 1915 il termine assegnato, con il citato Nostro decreto 11 maggio 1913, alla Società dei magazzini generali di Roma per l'inizio e per il compimento delle espropriazioni e dei lavori occorrenti per l'impianto, di cui al progetto 9 luglio 1912, del binario di allacciamento dei magazzini della predetta Società con il binario di raccordo esistente tra le officine del gas della Società Anglo- Romano per l'illuminazione di Roma e la stazione ferroviaria di Trastevere.

Art. 2.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Il Nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 27 dicembre 1914.

VITTORIO EMANUELE

CIUFFELLI.

R. D. *21 gennaio 1915, n. 27, contenente provvedimenti vari a favore dei Comuni colpiti dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, Nostro ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, di concerto con gli altri ministri;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di L. 30,000,000 per i provvedimenti e le opere urgenti, anche d'interesse provinciale e comunale, nei Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, che saranno indicati in elenchi da approvarsi con decreti Reali, sentito il Consiglio dei ministri.

Con decreti del ministro del tesoro saranno assegnate ai bilanci dei singoli ministeri le somme occorrenti secondo le rispettive competenze.

A cura del ministero dei lavori pubblici sarà provveduto principalmente:

a) alle demolizioni ed ai puntellamenti di edifici pericolanti, agli sgomberi di aree pubbliche ed alle riparazioni necessarie per ripristinare il transito nelle strade comunali e provinciali;

b) alla costruzione di ricoveri provvisori o stabili per le persone rimaste senza tetto ed alle indispensabili opere igieniche occorrenti.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 19 del 24 gennaio 1915.

Quando si tratti di riparazioni a stabili appartenenti a persone in condizione povera, sarà dato dallo Stato un sussidio, fino al limite massimo di L. 2000, sia nel caso che le riparazioni siano eseguite a cura diretta dello Stato, sia nel caso che esse vengano fatte a cura dei proprietari, purchè le riparazioni stesse siano eseguite entro l'anno 1915.

La condizione di povertà sarà da accertarsi discrezionalmente dal ministero dei lavori pubblici.

Art. 2.

Per riparare o ricostruire anche in area diversa dalla sede attuale le scuole e gli edifici pubblici provinciali o comunali appartenenti ad enti morali aventi scopo di beneficenza, e gli edifici di uso pubblico, danneggiati o distrutti dal terremoto del 13 gennaio 1915, nei Comuni di cui all'art. 1°, saranno concessi agli enti interessati sussidi nella misura del 50% della spesa occorrente.

Le Provincie ed i Comuni medesimi, questi ultimi anche nell'interesse degli Istituti di beneficenza o di altri enti morali, allo scopo esclusivo di procurarsi i mezzi per le spese a loro carico occorrenti per le riparazioni o le ricostruzioni di cui sopra, potranno contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti nei limiti dello stretto necessario.

Questi mutui saranno rimborsabili in 50 anni col sistema delle semestralità costanti, comprendenti l'interesse e l'ammortamento, col concorso dello Stato che pagherà la metà degli interessi.

Art. 3.

Con decreti Reali saranno stabilite le norme tecniche ed igieniche per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni degli edifici pubblici e privati nei Comuni colpiti dal terremoto, che saranno indicati in appositi elenchi.

Art. 4.

Con decreti Reali saranno stabilite le norme necessarie ad agevolare, mediante la concessione di mutui ed esenzioni tributarie, le riparazioni e ricostruzioni anche in area diversa dalla sede attuale, di case appartenenti a privati nei Comuni indicati nell'art. 1°.

Art. 5.

Le disposizioni degli articoli 2 a 6 del R. decreto 14 gennaio 1915, n. 13, sono estese a tutti i Comuni che saranno indicati negli elenchi di cui all'art. 1° del presente decreto.

Art. 6.

Nei Comuni di cui all'art. 1° è sospesa la riscossione dell'imposta erariale e delle sovrimposte provinciale e comunale sui terreni e fabbricati per tutto l'anno 1915.

Durante la sospensione dell'imposta sui fabbricati si farà luogo al relativo sgravio totale o parziale con effetto dal giorno della distruzione totale o parziale degli edifici.

Le rate delle imposte immobiliari e delle relative sovrimposte provinciale e comunale, sospese e non comprese negli sgravi, saranno ripartite in 48 rate e pagate con quelle che andranno a scadere negli anni dal 1916 al 1923.

Le dette quote di sovrimposta sospese e non sgravate, quando siano vincolate a favore della Cassa depositi e prestiti o della sezione autonoma di credito comunale e provinciale, saranno ripartite col carico dei relativi interessi in 48 rate bimestrali e pagate con quelle che andranno a scadere dal 1916 al 1923.

A carico dello Stato sarà corrisposta ai Comuni di cui all'articolo 1° ed alle rispettive Provincie, per i 5 anni dal 1915 al 1919, la differenza fra l'ammontare della sovraimposta sui terreni e sui

fabbricati riscossa nel 1914 e di quella che sarà applicata negli anni suddetti.

Per tale spesa si faranno le occorrenti iscrizioni nel bilancio del Ministero del tesoro.

Art. 7.

Nei Comuni indicati nell'art. 1° la riscossione della imposta sui redditi di ricchezza mobile applicata per ruoli è sospesa per tutto l'anno 1915.

I contribuenti dell'imposta stessa su redditi incerti e variabili di categoria *b*) e *c*) avranno il diritto di chiedere, entro sei mesi dalla data del presente decreto, una revisione straordinaria.

Le quote d'imposta delle quali è stata sospesa la riscossione, in quanto non siano sgravate, saranno ripartite nelle 12 rate bimestrali degli anni 1916 e 1917.

Art. 8.

Nei Comuni di cui all'art. 1° saranno sospesi o ridotti, con effetto dal 1° gennaio 1915, i canoni di abbonamento per il dazio consumo governativo, come verrà stabilito dalla Commissione centrale, istituita dall'art. 101 della legge, testo unico, 7 maggio 1908, n. 248.

Art. 9.

Sono richiamate in vigore le disposizioni dell'art. 12 e, fino al 31 dicembre 1915, dell'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12; le disposizioni dell'art. 7 del R. decreto 6 febbraio 1909, n. 44, e quelle del R. decreto 6 maggio 1909, n. 255, convertiti nella legge 21 luglio 1910, n. 579.

Art. 10.

Il presente decreto avrà effetto da oggi e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 gennaio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — SONNINO — MARTINI — ORLANDO — DANEO — CARCANO — ZUPELLI — — VIALE — GRIPPO — CIUFFELLI — CAVASOLA — RICCIO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. *22 gennaio 1915, n. 28, col quale è nominato un Commissario regio per provvedere con pieni poteri a quanto è necessario in conseguenza del terremoto del 13 gennaio 1915, per i Comuni colpiti del circondario di Sora.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduto il Nostro decreto 14 gennaio 1915, n. 13;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, Nostro ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, di concerto coi ministri segretari di Stato per la grazia, giustizia e culti, per il tesoro e per i lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Fermi restando, per i Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, nel circondario di Avezzano, i poteri attribuiti al comm. dott. Secondo Dezza col Nostro decreto 14 gennaio 1915, n. 13, il comm. dott. Camillo De Fabritiis, ispettore generale nel ministero dell'interno, è nominato commissario Regio per provvedere, con tutti i poteri stabiliti dal citato decreto e sotto la diretta dipendenza del detto ministero, a quanto è necessario in conseguenza del terremoto per i Comuni colpiti del circondario di Sora.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 19, del 24 gennaio 1915.

Il presente decreto avrà effetto da oggi e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 gennaio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — ORLANDO — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 28 *gennaio* 1915, *che nomina un membro della Commissione esaminatrice delle condizioni del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 3 maggio 1914, col quale fu istituita una Commissione col mandato di esaminare le condizioni del personale delle ferrovie dello Stato e di proporre i miglioramenti e le riforme che reputerà opportune per la sistemazione economica e giuridica di esso;

Ritenuto che, in seguito all'incarico di reggere l'ufficio di direttore generale delle ferrovie di Stato, conferito con Nostro decreto 24 gennaio corrente anno all'ing. Raffaele De Cornè, presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, occorre provvedere alla sua sostituzione quale membro della Commissione suddetta;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

A far parte della Commissione istituita con R. decreto 3 maggio 1914, è nominato, in sostituzione dell'ing. Raffaele De Cornè presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il signor ing. Giovanni Battista Quaglia, ispettore superiore del ruolo di vigilanza presso il ministero dei lavori pubblici.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 35, del 1° febbraio 1915.

Circolare N. 9R (C.).

Congresso del consiglio generale dell'associazione nazionale dei ferrovieri in Bologna.

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 18 al 21 febbraio 1915.

Ritorno: dal 21 al 28 febbraio 1915.

Circolare N. 10R (C.).

II. Congresso della federazione fra gli impiegati della Cassa nazionale infortuni in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dall'11 al 14 febbraio 1915.

Ritorno: dal 14 al 17 febbraio 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione palgone le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

N. B. Le disposizioni di cui la presente circolare furono già impartite alle stazioni dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Roma 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Il Nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 28 gennaio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

R. D. *5 febbraio 1915, n. 62, contenente provvedimenti vari a sollievo dei Comuni danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Veduto il Nostro decreto 21 gennaio 1915, n. 27;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, di concerto con gli altri ministri;
Udito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai Comuni che non siano compresi negli elenchi di cui all'articolo primo del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, potranno essere estese tutte o alcune delle disposizioni degli articoli 1, (3°, 4° e 5° comma), 2, 4, 5 e 9 del citato decreto e quelle dell'articolo 6, limitatamente all'imposta erariale sui fabbricati e alle relative sovrimposte provinciale e comunale.

La classificazione dei Comuni agli effetti dell'applicabilità delle disposizioni sopraindicate sarà fatta con elenchi da approvarsi con decreti Reali, udito il Consiglio dei ministri.

Art. 2.

A cura dell'Amministrazione finanziaria sarà eseguita d'ufficio entro il 30 giugno 1915, nei Comuni compresi negli elenchi di cui all'articolo 1° del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, e

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 32, del 6 febbraio 1915.

negli elenchi da formarsi a norma del presente decreto, la verifica dei danni ai singoli fabbricati.

Ciascun possessore potrà anche presentare al funzionario incaricato della verifica la domanda di sgravio totale o parziale del reddito del suo fabbricato.

I risultati delle verifiche in ciascun comune saranno comunicati dall'Agenzia delle imposte, mediante apposito elenco, al sindaco del Comune rispettivo per esser pubblicati nell'Albo comunale.

Ogni possessore potrà ricorrere, per quanto riguarda il suo fabbricato, nei modi e termini stabiliti dalle vigenti disposizioni per l'imposta sui fabbricati.

Art. 3.

Ove dalle verifiche eseguite nei Comuni compresi negli elenchi da formarsi a norma del presente decreto si constati che l'ammontare complessivo degli sgravi da concedere in ciascun comune, per rovina o inabitabilità, non superi il 40% dell'importo totale della imposta sui fabbricati iscritta nei ruoli del Comune stesso, cesserà di avere effetto per i fabbricati, non aventi diritto a sgravio, il beneficio della sospensione accordata ai sensi dell'articolo sopracitato, e le rate delle imposte e delle sovraimposte rimaste sospese saranno ripartite nelle successive sei rate scadenti nel 2° semestre 1915 e 1° semestre 1916.

Art. 4.

Il termine di due anni, stabilito dall'art. 6 della legge 23 gennaio 1902, n. 25, allegato C, per la giustificazione della litigiosità o dubbia esigibilità di crediti ereditari, deve computarsi, riguardo alle successioni apertesi nei Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915 e alle successioni di persone perite nel disastro medesimo, ma aventi il loro domicilio in Comuni non colpiti, non dal giorno della morte del *de cujus* ma dalla data della denuncia della successione.

Art. 5.

Sono richiamate in vigore le disposizioni degli articoli 1, 2 e 3 del R. decreto 14 gennaio 1909, n. 117.

Art. 6.

Il presente decreto avrà effetto da oggi e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 febbraio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — SONNINO — MARTINI — ORLANDO — DANEO — CARCANO — ZUPELLI — — VIALE — GRIPPO — CIUFFELLI — CAVASOLA — RICCIO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. *7 febbraio 1915, n. 71, col quale è approvato l'elenco dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, ai quali sono applicate alcune disposizioni dei RR. decreti 21 gennaio 1915, n. 27 e 5 febbraio 1915, n. 62* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduti i Nostri decreti 21 gennaio 1915, n. 27, e 5 febbraio 1915, n. 62;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di accordo coi ministri della grazia e giustizia, delle finanze, del tesoro e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Le disposizioni degli articoli 1 (3°, 4° e 5° comma), 2, 4, 5 e 9 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, e quelle dell'art. 6 del decreto stesso, limitatamente alla imposta erariale sui fabbricati e alle relative sovrimposte provinciale e comunale sono estese ai Comuni indicati nell'unito elenco, visto, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Ai Comuni medesimi saranno inoltre applicate le disposizioni degli articoli 2, 3, 4 e 5 del R. decreto 5 febbraio 1915, n. 62.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 33, dell'8 febbraio 1915.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 febbraio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — ORLANDO — DANEO — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Allegato.

Elenco dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 *gennaio* 1915, *ai quali sono applicate le disposizioni degli articoli* 1 (3°, 4° *e* 5° *comma*), 2, 4, 5 *e* 9 *del R. decreto* 21 *gennaio* 1915, *n.* 27, *e quelle dell'articolo* 6, *limitatamente all'imposta erariale sui fabbricati e alle relative sovrimposte provinciale e comunale, nonchè le disposizioni degli articoli* 2, 3, 4 *e* 5 *del R. decreto* 5 *febbraio* 1915, *n.* 62.

PROVINCIA DI AQUILA.

Anversa — Aquila — Barisciano — Bugnara — Bussi sul Tirino — Cagnano Amiterno — Carsoli — Castelvecchio Subequo — Fagnano Alto — Fontecchio — Fossa — Goriano Sicoli — Lucoli — Ovindoli — Pentima — Pereto — Popoli — Preturo — Rajano — Rocca di Botte — Rocca di Mezzo — Rojo Piano — San Demetrio nei Vestini — Sante Marie — San Pio delle Camere — Secinaro — Sulmona — Tagliacozzo — Tione — Villa Sant'Angelo.

PROVINCIA DI ASCOLI.

Monte Vidon Combatte (per la frazione Collina).

PROVINCIA DI CAMPOBASSO.

Forlì del Sannio — Isernia.

PROVINCIA DI CASERTA.

Arce — Arpino — Atina — Belmonte Castello — Brocco — Campoli Appennino — Casalvieri — Cassino — Picinisco — Pignataro d'Interamno — Sant'Elia Fiumerapido — Vallerotonda (per la frazione Valvori) — Vicalvi (per la frazione Posta Fibreno) — Villa Latina — Villa Santa Lucia.

PROVINCIA DI CHIETI.

Musellaro — Salle.

PROVINCIA DI PERUGIA.

Aspra — Belmonte in Sabina — Monteleone Sabino — Selci — Tarano.

PROVINCIA DI ROMA.

Alatri — Arnara — Boville Ernica — Filettino — Fiuggi — Giuliano di Roma — Jenne — Mentana — Montelanico — Monterotondo — Monte San Giovanni Campano — Nazzano — Ripi — Serrone — Trevi nel Lazio — Veroli.

PROVINCIA DI TERAMO.

Castelli — Castiglione a Casauria.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri
SALANDRA.

Il ministro della grazia e giustizia e dei culti
ORLANDO.

Il ministro delle finanze
DANEO.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Il ministro dei lavori pubblici.
CIUFFELLI.

R. D. *7 febbraio 1915, n. 72, col quale è approvato l'elenco dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, ai quali dovranno applicarsi tutte le disposizioni del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduto il Nostro decreto 21 gennaio 1915, n. 27;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto coi ministri della grazia e giustizia e dei culti, delle finanze, del tesoro e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'annesso elenco di Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, ai quali dovranno applicarsi le disposizioni del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, visto, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 febbraio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — ORLANDO — DANEO — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 33, dell'8 febbraio 1915.

Allegato.

Elenco di Comuni colpiti dal terremoto del 13 *gennaio* 1915, *ai quali dovranno applicarsi tutte le disposizioni del R. decreto* 21 *gennaio* 1915, *n.* 27.

PROVINCIA DI AQUILA.

Ajelli — Avezzano — Bagno — Balsorano — Barrea — Bisegna — Borgocollefegato — Canistro — Capistrello — Cappadocia — Castellafiume — Celano — Cerchio — Civita d'Antino — Civitella Roveto — Cocullo — Collarmele — Collelongo — Fiamignano — Gagliano Aterno — Gioia dei Marsi — Lecce nei Marsi — Luco nei Marsi — Magliano dei Marsi — Massa d'Albe — Morino — Ocre — Opi — Ortona dei Marsi — Ortucchio — Paganica — Pescasseroli — Pescina — Pescorocchiano — Petrella Salto — Poggio Picenze — Rocca di Cambio — Sant'Eusanio Forconese — San Vincenzo Valle Roveto — Sassa — Scanno — Scoppito — Scurcola Marsicana — Tornimparte — Trasacco — Villalago — Villavallelonga — Villetta Barrea.

PROVINCIA DI CASERTA.

Castelliri — Fontana Liri — Isola del Liri — Pescosolido — Sora.

PROVINCIA DI CHIETI.

Serramonacesca.

PROVINCIA DI PERUGIA.

Poggio Nativo.

PROVINCIA DI ROMA.

Cineto Romano — Filacciano — Pofi — Torre Cajetani.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri
SALANDRA.

Il ministro della grazia e giustizia e dei culti
ORLANDO.

Il ministro delle finanze
DANEO.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Il ministro dei lavori pubblici.
CIUFFELLI.

R. D. 7 *febbraio* 1915, *n.* 73, *col quale viene vietata l'esportazione di altre merci dal Regno* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visti i RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790, 28 ottobre 1914, n. 1186, 13 novembre 1914, n. 1232, 22 novembre 1914, n. 1278, 27 dicembre 1914, n. 1415 e 31 gennaio 1915, n. 55, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci e ne fu regolato il transito;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle merci delle quali fu vietata l'esportazione coi Regi decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790, 28 ottobre 1914, n. 1186, 13 novembre 1914, n. 1232, 22 novembre 1914, n. 1278, 27 dicembre 1914, n. 1415 e 31 gennaio 1915, n. 55, sono aggiunte le seguenti: animali suini - salumi e carni d'ogni specie in qualsiasi modo conservate - conserve alimentari preparate con prodotti di vietata esportazione o contenenti tali prodotti in qualsiasi proporzione - castagne - pollame - olio di pesce e grasso di pesce - olio di palma - sego vegetale e animale - grasso d'ossa - ammoniaca, solfato d'ammonio e sali ammoniacali in genere - acido salicilico -

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 34 del 9 febbraio 1915.

pesce fresco, in salamoia o comunque conservato - legumi freschi - semi oleosi - ghiande, sanse e ogni altro prodotto atto alla alimentazione del bestiame (compresi i bassi prodotti della macinazione dei cereali d'ogni sorta, lolla e pula di riso, vinacciuoli).

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 febbraio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — SONNINO — ZUPELLI — VIALE — CAVASOLA.

Visto. *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. *11 febbraio 1915, n. 106, portante norme per la costruzione delle baracche e altri provvedimenti a tutela dell'incolumità pubblica nei luoghi danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'articolo 9 del Regio decreto 21 gennaio 1915, n. 27;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e coi ministri segretari di Stato per la grazia e giustizia e per i culti, per le finanze e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La concessione delle baracche costruite a spese del Governo nei Comuni danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915 e compresi negli elenchi di cui all'art. 1° del Regio decreto 21 gennaio 1915, n. 27 ed all'art. 1 del Regio decreto 5 febbraio successivo, n. 62, o messe a disposizione del Governo da comitati, è fatta a titolo precario da Commissioni locali a tal uopo nominate, per i Comuni dei circondari di Sora e di Avezzano, dal rispettivo Regio commissario e dal prefetto per gli altri Comuni.

L'uso di tali baracche sarà gratuito fino al 1° gennaio 1916.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 37 del 12 febbraio 1915.

A partire da tale data sarà pagato dagli utenti un canone da determinarsi per i Comuni dei circondari di Sora e di Avezzano dal rispettivo R. commissario e dal prefetto per gli altri Comuni, sentito il genio civile, a seconda degli ambienti occupati, delle località, e della qualità e dell'ampiezza della baracca.

Sono esonerati dal pagamento di tale canone coloro che risulteranno indigenti.

La condizione di indigenza sarà discrezionalmente accertata dalle autorità indicate nel comma terzo del presente articolo.

Art. 2.

Nei Comuni indicati negli elenchi previsti dall'articolo 1° del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, e dall'art. 1° del R. decreto 5 febbraio successivo n. 62 possono essere concesse ai privati e agli enti morali somministrazioni di legnami o di altri materiali per la costruzione a proprie spese di baracche o padiglioni o per altri usi con l'obbligo di rimborsare il valore al prezzo di costo, che sarà determinato dal ministero dei lavori pubblici, qualora il reddito annuale dei concessionari risulti pari o superiore alle L. 2000.

Coloro, il cui reddito annuale sia compreso fra le 1000 e le 2000 lire, dovranno rimborsare soltanto la metà.

Il rimborso sarà parimente ridotto alla metà per gli enti morali che abbiano scopo di beneficenza.

I privati ed enti morali che abbiano ottenuto legname od altri materiali per la costruzione di baracche o padiglioni a scopo industriale o commerciale, sono invece sempre tenuti indistintamente al rimborso al prezzo di costo.

Art. 3.

Ai privati ed agli enti morali può essere pure concesso l'uso di aree temporaneamente o definitivamente occupate dal Governo per costruirvi baracche per abitazione o per l'adempimento dello scopo dell'ente o per fini industriali o commerciali, mediante il pagamento di un annuo canone da determinarsi dalle autorità indicate al comma terzo dell'articolo primo, sentito il genio civile.

Il canone sarà ridotto della metà per gli enti morali che abbiano scopi di beneficenza.

La concessione delle aree s'intende fatta a titolo precario con decreto del R. commissario o del prefetto, secondo le distinzioni di cui all'art. 1, e gratuitamente a favore degli indigenti, la cui condizione sarà accertata ai sensi dell'articolo stesso.

Il mancato pagamento del canone produce la decadenza della concessione, senza pregiudizio del diritto da parte dello Stato di ripetere, a mezzo dell'autorità competente, il pagamento dei canoni già scaduti.

Per la concessione di aree, è fatta espressa deroga alle norme sancite dal regolamento di contabilità per i beni immobili di proprietà dello Stato.

Art. 4.

La concessione delle baracche e delle aree è sempre revocabile per decreto della stessa autorità che l'ha accordata.

L'esecuzione dei decreti dichiaranti la revoca o la decadenza delle concessioni, è affidata agli agenti della forza pubblica.

Art. 5.

La riscossione dei canoni d'uso delle baracche e dei padiglioni e per la concessione di aree e somministrazione di legname, è eseguita a mezzo dello esattore delle imposte dirette, con la procedura e coi privilegi fiscali stabiliti per la riscossione delle imposte medesime.

Agli utenti spetta di provvedere alla manutenzione ordinaria delle baracche loro assegnate, ed è loro vietato di locarle o cederne ad altri l'uso totale o parziale.

La contravvenzione a tali norme od il mancato pagamento del canone producono la decadenza della concessione che viene dichiarata dalle autorità indicate nell'articolo precedente, senza pregiudizio del diritto da parte dello Stato di ripetere il pagamento dei canoni già scaduti.

Art. 6.

Nei Comuni indicati negli elenchi previsti dall'articolo 1° del Regio decreto 21 gennaio 1915, n. 27, ed all'art. 1° del Regio decreto 5 febbraio successivo, n. 62 gli ufficiali del genio civile o gli ingegneri all'uopo delegati accerteranno i fabbricati, dei quali sia necessaria in tutto od in parte la demolizione a tutela della incolumità pubblica e quelli che non potrebbero dare sicura abitazione alle persone che li occupavano, senza la esecuzione di puntellamenti o di piccole riparazioni.

Art. 7.

L'esecuzione di ufficio dei lavori di demolizioni, di puntellamento e delle altre piccole riparazioni previsti dall'art. 1° del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, e dall'art. 1° del R. decreto 5 febbraio successivo, n. 62, sarà ordinata, per i circondari di Avezzano e di Sora, rispettivamente dai Regi commissari nominati coi Reali decreti 14 gennaio 1915, n. 13, e 22 gennaio stesso, n. 28, e per gli altri paesi danneggiati dall'ingegnere capo del genio civile o da un funzionario da lui delegato.

Per gli stabili appartenenti a persone di povera condizione, di cui al citato art. 1° del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, i relativi lavori saranno eseguiti gratuitamente d'ufficio fatto salvo, per quanto concerne le riparazioni, il limite di spesa stabilito dallo articolo stesso.

Art. 8.

Alla esecuzione dei lavori indicati nei precedenti articoli verrà provveduto in uno dei seguenti modi:

a) in economia, con l'assunzione diretta degli operai o mezzi d'opera o anche di capi mastri di provata abilità;

b) a cottimi di somma urgenza con persone di nota idoneità, sorvegliati da ufficiali del genio civile o da ingegneri da esso dele-

gati ed eventualmente da assistenti di fiducia della Amministrazione;

c) a mezzo di cottimo o di pagamento di somma a *forfait* a proprietari di fabbricati, quante volte essi presentino le sufficienti garanzie per la esecuzione dei lavori.

Art. 9.

È fatto salvo, anche quando i lavori siano eseguiti nel modo indicato alla lettera c) dell'articolo precedente, il rimborso da parte degli abbienti della spesa sostenuta per la esecuzione dei lavori stessi nelle forme e coi privilegi fiscali stabiliti dall'articolo 151, primo capoverso, della legge comunale e provinciale 21 maggio 1908, n. 269 (testo unico).

Contro l'ordinanza del R. commissario o dell'ufficiale del genio civile che dispone la esecuzione dei lavori, non è ammesso reclamo nè in via amministrativa, nè in via giurisdizionale.

Contro il provvedimento del prefetto, che rende esecutiva la nota delle spese a carico degli interessati, è ammesso soltanto il ricorso al Re in via straordinaria ai termini dell'art. 12 della legge 17 agosto 1907, numero 638 (testo unico).

Art. 10.

È data facoltà al Governo del Re di provvedere allo sgombro delle macerie e dei materiali caduti o che potessero ancora cadere sulle vie, piazze, alvei dei fiumi e torrenti e su qualsiasi altra area pubblica nei Comuni indicati negli elenchi previsti dall'art. 1 del Regio decreto 21 gennaio 1915, n. 27, e dall'art. 1 del R. decreto 5 febbraio successivo, n. 62.

Qualora le macerie ed i materiali provenienti dagli sgombri potessero essere utilizzati in tutto o in parte, il loro impiego dovrà effettuarsi in opere di pubblica utilità preferibilmente intese a riparare i danni recati dal terremoto.

Mancando tale opportunità, i materiali utilizzabili potranno anche essere alienati ed il ricavato della vendita sarà versato a profitto dell'Opera nazionale Patronato Regina Elena per gli orfani del terremoto.

Art. 11.

I materiali provenienti dagli sgombri di cui all'articolo precedente possono essere restituiti ai proprietari degli stabili demoliti previo rimborso della spesa occorsa pei relativi lavori.

I beni mobili, gli utensili, le masserizie, le merci che si rinvenissero durante l'esecuzione dei lavori di sgombro e di scarico di cui all'articolo precedente, ed in genere tutti gli oggetti che non concorrevano a costituire la struttura degli edificî ruinati o demoliti, o non formavano accessorî di questi, saranno, sempre quando abbiano ancora un valore apprezzabile, a cura dei funzionari governativi addetti alla sorveglianza dei lavori, separati, e sommariamente descritti in apposito verbale, firmato da due testimoni, nel quale dovrà essere altresì indicato con la maggiore possibile precisione il luogo in cui ciascun oggetto sia stato rinvenuto.

Al lavoro di sgombro e di scarico, come all'accertamento degli oggetti sopra indicati, potrà assistere un delegato del Comune, il quale firmerà il verbale insieme ai due testimoni ed al funzionario governativo.

Spetta al R. commissario straordinario ed alle autorità da lui delegate di assegnare in possesso a chi risulti avervi diritto i beni mobili ai sensi e con le norme degli articoli 447 e seguenti del testo unico delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908, approvate con R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261, e dell'art. 2 del R. decreto 14 gennaio 1915, n. 13.

Sono pure applicabili, per quanto concerne il numerario e i titoli di credito, le disposizioni contenute negli articoli 455 e seguenti del predetto testo unico di legge.

Art. 12.

In tutti gli altri Comuni colpiti dal terremoto e non indicati negli elenchi previsti dall'art. 1 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, e dall'art. 1 del R. decreto 5 febbraio successivo, n. 62, la consegna degli oggetti ritrovati nelle macerie, esclusi quelli che concorrevano a costituire la struttura degli edifici ruinati o formavano accessorî di questi, sarà fatta al pretore od in sua man-

canza al giudice conciliatore, i quali provvederanno alla loro custodia ed avranno facoltà di procedere alla vendita delle masserizie, mobili ed arredi domestici, depositandone il prezzo per conto degli aventi diritto.

Art. 13.

I materiali che per effetto di scavi o di demolizioni eseguiti a cura dei privati venissero ad occupare aree pubbliche già rese sgombre giusta l'art. 10 potranno essere asportati a spesa dello Stato con facoltà di rimborso nelle forme e coi privilegi fiscali stabiliti dall'art. 151, primo capoverso della legge comunale e provinciale 21 maggio 1908, n. 269, verso quelle persone abbienti, per conto delle quali furono eseguiti gli scavi o demolizioni.

Art. 14.

I canoni ed i rimborsi spettanti allo Stato ai termini degli articoli 1, 2, 3, 9, 11 e 13 saranno inscritti in apposito capitolo del bilancio dell'entrata.

Art. 15.

Il presente decreto avrà effetto nello stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 febbraio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — ORLANDO — DANEO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine di servizio N. 53. (M. e C.).

Servizio di corrispondenza con le Tramvie vicentine.

(Vedi ordine di servizio N. 38-1914 ex R. A., 238, 285 e 354-1911 e 214-1912).

A datare dal 1° marzo 1915 vengono ammesse al servizio di corrispondenza per le merci ed i veicoli, a grande velocità e a piccola velocità ordinaria, le sottoindicate stazioni delle tramvie Vicentine, sotto l'osservanza delle norme e condizioni di cui agli ordini di servizio sopra citati:

Stazioni	Limitazioni
Longara - Linea Vicenza-Montagnana Schiavon - Linea Vicenza-Bassano	Limitatamente alle spedizioni di peso non superiore a Kg. 100 per collo.
Passo di Riva - Linea Vicenza-Bassano Ponte di Costozza - Linea Vicenza Montagnana Ponticelli di Agugliaro-Linea Vicenza-Montagnana	senza limitazioni.
Spagnago - Linea Vicenza-Recoaro	Ai soli trasporti a P.V.O. e per conto esclusivo della ditta ingegneri Dalle Ore e Marzotto.

Dalla stessa data i trasporti da e per le stazioni di Laghetto e Marsano sono limitati alle spedizioni di peso non superiore a Kg. 100 per collo.

Dalla data medesima resta escluso con le Tramvie predette il servizio di corrispondenza per i trasporti di bestiame. I trasporti di merci a piccola velocità accelerata saranno eseguiti sulle tramvie stesse a grande velocità od a piccola velocità ordinaria a seconda della richiesta del mittente.

Le distanze dalle stazioni di Barbarano, Debba, Longare, Noventa Vicentina, Poiana Maggiore, Ponte Botti Albettone, Ponte

di Barbarano e Ponte di Castegnero a quella di scambio di Montagnana vengono aumentate di un chilometro.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) »:

— a pagina 7 e seguenti dell'elenco alfabetico delle stazioni dovranno inserirsi i nomi delle nuove località di servizio con l'indicazione della pagina del rispettivo prospetto (127 o 128);

— i prospetti di cui alle pagine 127 e 128 citate devono essere sostituiti con gli allegati *A* e *B* al presente ordine di servizio.

Opportune aggiunte dovranno, infine, apportarsi nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », elenco delle *località delle ferrovie secondarie ecc. in servizio cumulativo o di corrispondenza.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 53-1915.*
(Sostituisce il prospetto a pag. 127
del « Prontuario dei servizi cumulat. se in corrispond. »).

Società Tramvie Vicentine

Società Anonima - Sede in Vicenza

Tramvia Vicenza-Valdagno-Recoaro con diramazione San Vitale-Chiampo

Direzione dell' Esercizio: Vicenza

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Tavernelle
		Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori: di testa	Piani caricatori: di fianco	Grue fisse: quantità	Grue fisse: portata in tonnel.	Bilancie a ponte: quantità	Bilancie a ponte: portata in tonnel.	Sagoma limite	
Arzignano . .	S. Vitale-Chiampo	G	(1)	P	V-	—	—	F	—	—	—	—	—	11
Chiampo . . .	S. Vitale-Chiampo	G	(1)	P	V-	—	—	F	—	—	—	—	—	17
Cornedo . . .	Vicenza-Recoaro	G	(1)	P	V-	—	—	F	—	—	—	—	—	19
Maglio . . .	Vicenza-Recoaro	G	(1)	P	V-	—	—	—	—	—	—	—	—	27
Montevecchio Maggiore	Vicenza-Recoaro	G	(1)	P	V-	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Palazzetto . .	Vicenza-Recoaro	G	(1)	P	V-	—	—	—	—	—	—	—	—	14
Ponte Alto . .	Vicenza-Recoaro	G	(1)	P	V-	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Recoaro . . .	Vicenza-Recoaro	G	(1)	P	V-	D(2)	—	F	—	—	—	—	—	34
S. Quirico . .	Vicenza-Recoaro	G	(1)	P	V-	—	—	—	—	—	—	—	—	29
S. Vitale. . .	Vicenza-Recoaro	G	(1)	P	V-	—	—	—	—	—	1	30	—	6
Spagnago . .	Vicenza-Recoaro	—	—	P(3)	V(3)	—	—	—	—	—	—	—	—	21
Trissino . . .	Vicenza-Recoaro	G	(1)	P	V-	—	—	—	-	—	—	—	—	11
Valdagno. . .	Vicenza-Recoaro	G	(1)	P	V-	—	—	F	—	—	—	—	—	24

(1) I trasporti a piccola velocità accelerata dovranno effettuarsi sul percorso della tramvia a grande velocità od a piccola velocità ordinaria a seconda del modo d'inoltro prescelto dal mittente il quale, sul documento o sui documenti di trasporto, dovrà indicare l'inoltro che desidera far seguire ai propri trasporti.

(2) Abilitata normalmente dal 15 giugno al 15 settembre.

(3 Limitatamente ai trasporti a piccola velocità ordinaria per conto esclusivo della Ditta)Ingegneri Dalle Ore e Marrotto.

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 53-1915.*
(Sostituisce il prospetto a pag. 128
del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza »).

Società Tramvie Vicentine

Società Anonima - Sede in Vicenza

Tramvia Bassano-Vicenza-Montagnana con diramazione Ponte di Barbarano-Barbarano

Direzione dell'Esercizio - Vicenza

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	SERVIZI cui sono abilitate					IMPIANTI FISSI							Distanze dalle stazioni di scambio di	
							Piani carica-tori		Grue fisse		Bilancie a ponte				
		G. Velocità	P. V. Accelerata	P. V. Ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	Quantità	Portata tonn.	Quantità	Portata tonn.	Sagoma limite	Vicenza	Montagnana

Barbarano.	Ponte di Barbarano-Barbarano	G	(1)	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—	25	[illegible]
Debba.	Vicenza-Montagnana	G	(1)	P	V	—	—	—	—	—	—	—	—	11	37
Laghetto	Vicenza-Bassano	G (2)	(1)	P (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—
Longa.	» »	G	(1)	P	V	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—
Longara.	Vicenza-Montagnana	G (2)	(1)	P (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	39
Longare.	» »	G	(1)	P	V	—	—	—	—	—	—	—	—	14	35
Marostica	Vicenza-Bassano	G	(1)	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—	28	—
Marsano.	» »	G (2)	(1)	P (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	—
Noventa Vicentina.	Vicenza-Montagnana	G	(1)	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—	36	12
Passo di Riva	Vicenza-Bassano	G	(1)	P	V	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—
Poiana Maggiore	Vicenza-Montagnana	G	(1)	P	V	—	—	—	—	—	—	—	—	40	8
Polegge Panna	Vicenza-Bassano	G	(1)	P	V	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
Ponte Botti Albettone	Vicenza-Montagnana	G	(1)	P	V	—	—	—	—	—	—	—	—	28	20
Ponte di Barbarano	» »	G	(1)	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—	24	24
Ponte di Castegnero.	» »	G	(1)	P	V	—	—	—	—	—	—	—	—	19	30
Ponte di Costozza.	» »	G	(1)	P	V	—	—	—	—	—	—	—	—	15	33
Ponticelli di Agugliaro . . .	» »	G	(1)	P	V	—	—	—	—	—	—	—	—	31	18
Povolaro.	Vicenza-Bassano	G	(1)	P	V	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—
Sandrigo	» »	G	(1)	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—	16	—
Schiavon	» »	G	(1)	P (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	—

(1) I trasporti a piccola velocità accelerata dovranno effettuarsi sul percorso della tramvia a grande velocità od a piccola velocità ordinaria a secondo del modo d'inoltro prescelto dal mittente, il quale, sul documento o sui documenti di trasporto, dovrà indicare l'inoltro che desidera far seguire ai propri trasporti.

(2) Limitatamente alle spedizioni di peso non superiore a Kg. 100 per collo.

Ordine di servizio N. 54. (C.).

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

(Vedi Ordini di servizio n. 34 e 40-1915).

La Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie Secondarie italiane, a richiesta del ministero dei lavori pubblici, ha accordato sulle proprie linee, a partire dal 15 febbraio 1915, le medesime facilitazioni vigenti sulle linee dello Stato di cui gli ordini di servizio N. 34 e 40 del corrente anno.

Si dispone pertanto quanto appresso:

1. — Viaggiatori e bagagli.

I trasporti delle persone scampate dal terremoto, del personale di soccorso, degli operai di imprese accollatarie di lavori da compiersi sui luoghi colpiti dal terremoto e del loro bagaglio, di cui è oggetto il punto I dell'ordine di servizio N. 34-1915, che si effettueranno da e per le stazioni delle linee esercitate dalla Società Veneta, sono da considerarsi eseguiti in servizio cumulativo in base, quindi, ad una sola richiesta e ad un solo documento di trasporto per tutto il percorso delle due Amministrazioni.

Le linee della Società Veneta ammesse ai trasporti viaggiatori e bagagli sono le seguenti:

Conegliano-Vittorio
Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina
Cividale-Udine-Portogruaro
Thiene-Rocchette-Asiago
S. Giorgio di Nogaro-Confine Austro-Ungarico
Parma-Guastalla-Suzzara
Bologna-Portomaggiore
Budrio-Massalombarda

Parte II. — N. 7 - 18 febbraio 1915.

Arezzo-Pratovecchio-Stia
Ferrara-Copparo
Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto
Torrebelvicino-Schio-Arsiero.

Per quanto riguarda la tassa da riscuotersi per il percorso della Società Veneta pei trasporti soggetti a pagamento si dovrà tenere presente quanto segue:

a) *Viaggiatori.* — Pei viaggi degli operai delle imprese accollatarie di lavori le quote da computare sono quelle della colonna 8 del « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari », edizione luglio 1913, tenuto conto delle modificazioni ed aggiunte apportatevi con gli ordini di servizio N. 290-1914 e 39-1915.

b) *Bagagli.* — Pel trasporto dei bagagli degli operai delle suddette Imprese sono da applicarsi le quote della colonna 15 del Prontuario di cui al precedente comma *a*) con le modificazioni ed aggiunte di cui sopra e con le tasse minime di:

L. 0,55 per ogni spedizione diretta alla linea Rocchette-Asiago;

L. 0,30 per ogni spedizione diretta alle altre linee.

II. — Materiali da costruzione, attrezzi, viveri, medicinali, indumenti, suppellettili, masserizie, ecc.

Per le spedizioni eseguite in servizio cumulativo, con le linee indicate al punto I e con la linea Verona-Caprino-Garda, gli speditori dovranno presentare, oltre gli ordinari documenti di trasporto, la richiesta delle Autorità all'uopo autorizzate.

Tale richiesta dovrà essere allegata al documento di trasporto che prosegue a destinazione, mentre a tergo dell'altro documento che rimane all'Amministrazione di partenza dovranno essere citati tutti gli estremi della richiesta stessa.

Circolare N. 14. (C.).

Trasporti destinati a località servite da più stazioni.

(Vedi Circolare N. 64-1912).

Nonostante il richiamo fatto con la circolare n. 64-1912, si verifica tuttora, con frequenza, che vengono accettate spedizioni dirette a località servite da più stazioni (Roma in special modo), sui cui documenti di trasporto gli speditori, contravvenendo all'obbligo che loro deriva dagli articoli 92 e 93 delle tariffe, hanno indicato la località di destinazione in modo generico, anzichè esporre il nome preciso della vera stazione destinataria, oppure hanno indicato una stazione non abilitata al ricevimento delle spedizioni stesse.

Si invitano, pertanto, le stazioni a porre la massima attenzione nell'accettazione dei trasporti, affinchè abbia senz'altro a cessare la irregolarità di cui trattasi, avvertendo che, in caso diverso, saranno prese misure disciplinari a carico dei responsabili.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 15 gennaio 1915, n. 72, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, la Società italiana di calzature di Mirandola, sia in nome proprio che dei suoi componenti Giovannetti Alfonso fu Stefano, presidente, Astolfi Giovanni fu Luigi, direttore tecnico, e Guaraldi Mario di Giuseppe, direttore amministrativo.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 6 gennaio 1915, N. 18856 del ministro dell'interno, è stata esclusa dal fare offerte

per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Antonio Caccavale di Domenico da Casoli.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 20 gennaio 1915, n. 524 del ministro dei lavori pubblici, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Giovanni Preziuso fu Raffaele, domiciliata a Barile (Potenza.)

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Bagaglio in deposito. - Sottrazione per truffa. - Responsabilità dell'Amministrazione. - Limiti (Articoli 43, 51, T.).

La definizione che le tariffe danno nell'art. 43 del bagaglio, deve essere applicata anche nel caso di bagaglio depositato, per determinare di quali oggetti contenuti nel medesimo risponde l'Amministrazione ferroviaria e di quali no.

La definizione suddetta esclude che nel bagaglio possano essere compresi non solo gli oggetti d'oro e d'argento, ma anche i documenti e le carte commerciali.

Qualunque sia l'efficacia del noto ditterio culpa lata dolo aequiparatur, *la colpa, sia pure gravissima, rimane sempre nella sua sostanza un concetto fondamentale diverso dal dolo, e non può mai generare nel depositario la responsabilità per quelle cose che gli furono consegnate senza il suo consenso, e rispetto alle quali non si è formato il contratto, che è nella specie l'unica fonte di responsabilità del depositario.*

La responsabilità della ferrovia, anche nel caso di perdita di bagagli, è sempre limitata al risarcimento del danno oggettivo; le particolari circostanze *in base alle quali deve determinarsi il presunto valore del bagaglio secondo il terzo capoverso dell'art.* 138 *delle Tariffe consistono nelle qualità morali, condizioni economiche delle persone denunciate, sulla natura del bagaglio perduto, ed in tutti quegli altri elementi che, in mancanza di una prova diretta, soventi impossibile in questa materia, possano servire di criterio per la determinazione del valore, ma non estendono però oltre il danno oggettivo il limite al quale può giungere l'indennizzo.*

CORTE DI APPELLO DI ROMA - Sentenza 22 ottobre 1914 — 12 novembre 1914 - Presidente Pomarici G., estensore Formica - G. Corcos Achille c. Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Il Sig. Corcos Achille la sera del 23 agosto 1911, giungendo alla stazione di Termini, depositava all'ufficio « Bagagli a mano » una valigia ed una scatola di campioni. Il giorno 25 successivo, presentatosi per ritirare i due colli, non trovava più la valigia, che apprendeva essere stata ritirata da un tale, qualificatosi per impiegato della Ditta Ascarelli. Da indagini della Autorità di P. S. risultò poi che la valigia era stata ritirata da tal Orazi Romolo, che fu infatti condannato il 23 luglio 1912 per truffa dal Tribunale di Roma.

Con atto 22 dicembre 1911 il Corcos, affermando l'inadempimento del contratto di deposito per colpa grave dell'Amministrazione delle Ferrovie, ed assumendo che i danni da lui subìti consistevano nella perdita di un portafoglio contenente 180 lire in biglietti di banca, di una catena d'oro, di oggetti d'uso, fatture, contratti di rappresentanze commerciali (tra i quali uno della Ditta Weber di Pfhorzehin per commercio di gioie) di documenti varii di grande importanza e valore, di abiti ed inoltre della valigia medesima, che ammontavano complessivamente a lire 2000, proproneva formale reclamo amministrativo, ed in difetto di accoglimento delle sue domande citava l'Amministrazione per ottenerne la condanna al pagamento di lire 2000, danni e spese.

Avanti il Tribunale l'attore insistette nella domanda, proponendo anche una prova testimoniale, per stabilire la esistenza nella valigia degli oggetti reclamati ed il danno subìto.

L'Amministrazione convenuta si dichiarò pronta a pagare il costo della valigia e dei soli oggetti di uso personale in essa contenuti, e sostenne l'irrisarcibilità di qualsiasi altro danno.

Il Tribunale con sentenza 25 novembre-6 dicembre 1912, ritenne che la responsabilità delle Ferrovie per la perdita della valigia dovesse essere determinata in base alle disposizioni per i trasporti dei bagagli, che quindi la responsabilità si potesse affermare soltanto per quelle cose che per le tariffe sono accettate come bagagli, non per le altre date in deposito ad insaputa dell'Amministrazione. Ciò premesso osservò che rispetto al danaro, alla catena d'oro, ed alla cartella della lotteria Roma-Torino non pote-

vasi far luogo a risarcimento per essere detti oggetti espressamente esclusi dal trasporto come bagaglio dall'art. 43 delle tariffe. Ritenne invece in principio risarcibile il danno per la perdita dei documenti, e ritenne pure che il risarcimento non dovesse limitarsi al valore intrinseco od oggettivo dei documenti, ma estendersi alle conseguenze dirette e prevedibili dello smarrimento; ma osservò che i danni lamentati, non erano affatto prevedibili, e quindi dovevasi respingere anche questo capo di domanda.

Per gli oggetti di vestiario e la valigia liquidò il danno in lire 185. Quindi condannò l'Amministrazione a pagare questa somma oltre gli interessi legali dal dì della domanda, e la metà delle spese del giudizio, rigettando ogni altra domanda.

Interpose appello il Corcos con atto 15 marzo 1914, deducendo che la sentenza era ingiusta per le ragioni già dedotte in primo grado, e quanto meno per il capo col quale con errata applicazione dell'art. 1227 Cod. Civ., aveva escluso la risarcibilità di taluni danni, e per il capo col quale aveva condannato l'Amministrazione alla sola metà delle spese.

Avanti questa Corte le parti presentarono le conclusioni sopratrascritte.

IN DIRITTO.

Osserva che esattamente la sentenza appellata considerò le tariffe e condizioni dei trasporti dei bagagli come la legge regolatrice del contratto di deposito, quale è indubbiamente quello in esame. Esse costituiscono infatti la condizione alla quale la ferrovia subordina l'accettazione del deposito, danno cioè la vera portata della manifestazione di volontà da parte della Ferrovia, e, quindi, sempre quando non si trovino in contrasto con leggi posteriori, devono ricevere completa applicazione. Carattere di legge hanno infatti anche le tariffe, perchè approvate per legge, e riconosciute anche recentemente dalle leggi che regolano il nuovo organismo delle Ferrovie di Stato (art. 38 legge 7 luglio 1907 N. 429).

Pertanto la definizione, che le tariffe danno del bagaglio, considerandolo come « il complesso di effetti destinati all'uso proprio del viaggiatore e della sua famiglia rinchiusi ordinariamente in

bauli, valigie, sacche da viaggio, cassette, scatole e simili che sono trasportati contemporaneamente al viaggiatore (art. 43) deve essere applicata al caso attuale.

Infatti la denominazione di bagaglio vale anche per gli effetti che il viaggiatore porta gratuitamente seco in carrozza (art. 44), e deposita poi negli appositi uffici esistenti nelle stazioni (art. 51), quali erano appunto i colli depositati dal Corcos. Data pertanto la nozione di bagaglio, che appare chiaramente ristretta agli effetti di uso personale, e cioè non solo biancheria, indumenti, ma anche oggetti per uso della persona, (e quindi non dell'ufficio o professione esercitata), un valido contratto di deposito non potrà essere concluso per oggetti diversi, e se il viaggiatore li consegnerà tuttavia in deposito, non potrà in caso di sottrazione agire per inadempimento di obblighi che l'Amministrazione ha dichiarato in anticipazione di non voler assumere. Non si può estendere poi la nozione del bagaglio, che è data chiaramente dall'art. 43, osservando che il capoverso dello stesso articolo ha provveduto ad escludere alcune determinate cose, come gli esplosivi, il numerario e gli oggetti preziosi, dimostrando così come le cose non escluse possano essere accettate.

La speciale menzione di alcune cose escluse, (che mira non soltanto a stabilire quali cose possano formare oggetto di un valido contratto di deposito, ma anche ad impedire nell'interesse della sicurezza e della regolarità dell'esercizio il trasporto di speciali cose, che o possono generare pericolo ovvero grave responsabilità in caso di sottrazione), non può valere come argomento per estendere la definizione del bagaglio, quale risulta dalla chiara parola dell'art. 43 soprariportato, che sta già ad escludere ogni oggetto, che non possa considerarsi come oggetto di uso della persona. Non ha poi maggior valore l'argomento, che per estendere quella definizione si vorrebbe trarre dall'articolo 47, ultimo capoverso, che permette all'Amministrazione di accettare merci come bagagli, giacchè la disposizione presuppone l'intervento di uno speciale consenso da parte della Ferrovia, e perciò di una apposita dichiarazione da parte del viaggiatore, che nel caso attuale mancò certamente. Pertanto nella definizione del bagaglio sono unicamente comprese le cose indicate dall'art. 43, e se eccezionalmente le tariffe ammettono anche, possano essere comprese altre cose, come i

campioni e le merci, non soltanto ne fanno specifica designazione, ma richiedono la manifestazione di un apposito consenso, che viene quindi a formare in sostanza un nuovo, speciale contratto di deposito, in cui la Ferrovia sa di assumere il rischio speciale, derivante dalla consegna di oggetti non compresi nella definizione di bagaglio. Pertanto in mancanza di una tale espressa dichiarazione, un'azione di responsabilità contro la Ferrovia per cose, che non possono qualificarsi come oggetti destinati all'uso proprio del viaggiatore e della sua famiglia, non potrebbe mai trovare il suo fondamento nel contratto. Tale è appunto il caso attuale, nei riguardi così del denaro e della catena d'oro, come dei documenti contenuti nella valigia. Sulla esclusione dei primi, ammessa dalla sentenza appellata, consente l'appellante, il quale, però, afferma che tuttavia la responsabilità dell'Amministrazione si dovrebbe affermare per colpa grave, che, equiparandosi al dolo, genera in ogni caso e per un principio d'ordine pubblico, non derogabile dalla volontà dei privati contraenti, l'obbligo del risarcimento. Ma, come rilevò esattamente la sentenza appellata, la tesi non è fondata nè in fatto nè in diritto. Non in fatto, poichè dell'asserita colpa grave, non si dà alcuna seria prova, ed anzi di fronte alla sentenza penale, che constata l'esistenza di raggiri abili ed idonei per sottrarre la valigia all'Amministrazione, si deve presumere non soltanto l'assenza del dolo, ma anche di colpa grave. Certamente la sentenza non può fare stato; ma occorre per distruggere la presunzione, che essa fornisce, portare elementi efficaci contrari, mentre gli elementi sui quali si insiste dall'appellante non consistono in omissione di norme di regolamenti, ovvero di comune diligenza.

Infatti le stesse tariffe prevedono la consegna del bagaglio anche a chi si presenti a reclamarlo senza lo scontrino di spedizione (art. 50) e non richiedono punto la condizione di una precisa descrizione del contenuto, ovvero la presentazione della chiave; ma soltanto la giustificazione di essere il proprietario da parte del reclamante, giustificazione che può quindi essere data certamente cogli accennati mezzi che sono i più comuni; ma anche con altri egualmente idonei, e più adatti alle speciali contingenze del momento in cui avviene la consegna. E se si considera che la valigia fu sottratta dall'Orazi, facendosi credere persona degna di fede, ed

approfittando dell'imminente partenza del treno, si dovrà necessariamente ritenere che l'agente, il quale la consegnò, sia stato tratto abilmente in inganno, e quindi non si possa a suo carico ascrivere alcuna colpa grave.

Ma la tesi è anche infondata in diritto, poichè infatti qualunque sia l'efficacia del noto ditterio *culpa lata dolo æquiparatur*, la colpa, sia pure gravissima, rimane sempre nella sua azione e nella sua sostanza un concetto, sostanzialmente diverso dal dolo, il quale presuppone la volontà diretta a nuocere, che manca invece sempre nella colpa, consistente soltanto in omissione di norme di diligenza o prudenza. Pertanto la colpa anche grave del depositario, non può dar luogo a responsabilità se non per quelle cose che formano oggetto del contratto; per le altre cose che il depositante consegnò senza il consenso del depositario, manca il contratto, e manca quindi l'unica fonte di responsabilità, non essendo possibile il concorso della colpa aquiliana in questo campo, in cui ogni dovere del depositario si riassume in quello della custodia, che deriva soltanto dal contratto. L'omissione di tale dovere darà quindi sempre luogo a responsabilità, ma soltanto per la perdita delle cose, che furono oggetto del contratto, non per quelle depositate contro il consenso del depositario, per le quali la responsabilità di questo ultimo verrebbe in ultima ipotesi a trovare il suo fondamento soltanto nella violazione di un obbligo contrattuale da parte del deponente. Pertanto in ordine al numerario ed oggetti preziosi nessuno dei motivi addotti sorregge l'azione di responsabilità contro le Ferrovie. Nè ha maggior fondamento l'azione relativa ai documenti, e cioè contratti originali, fatture, disegni, che il Corcos dichiarò sempre di aver racchiuso nella valigia. La sentenza appellata, rigettò questa domanda, unicamente perchè ritenne non risarcibile lo speciale danno, che il signor Corcos adduceva e voleva provare. Ma in questa sede l'Amministrazione ripropone colle sue difese l'intera questione, come già la prospettò al primo giudice, sostenendo come tesi principale l'inesistenza di un contratto regolare di deposito in ordine ai documenti, e quindi la mancanza di una conseguente colpa contrattuale. Nè vale per impedire l'esame di queste eccezioni la mancanza di un appello incidente, la cui necessità sussiste soltanto quando si vuol ottenere dal giudice di secondo grado l'accoglimento di una conclusione respinta dal primo

giudice, non quando si mira ad ottenere la conferma della decisione di primo grado, e si ripropongono perciò tutti i motivi, che possano valere per sorreggerla, e quindi anche quelli non accolti, come appunto ha fatto nel caso attuale l'Amministrazione ferroviaria.

L'esposta nozione del bagaglio dimostra poi come con ragione l'Amministrazione sostenga doversi escludere i documenti che non possono certamente considerarsi come oggetti di uso *proprio* del viaggiatore. Per comprenderveli infatti si deve necessariamente ricorrere ad una estensione del concetto di bagaglio, che, come già si rilevò, non è lecito derivare nè dall'art. 43, nè dall'art. 47, ultimo capoverso. Nè vale osservare che pel viaggiatore può essere una necessità anche il trasporto dei documenti, giacchè, a parte la possibilità di provvedere a tale necessità con speciali e diversi mezzi di spedizione, le speciali esigenze di un contraente, non costituiscono certo valido mezzo per far sorgere il contratto, quando l'altro contraente dichiara di non volerlo concludere. E nel caso speciale che i documenti si debbono escludere viene dimostrato così dalla definizione del bagaglio, ristretta ad effetti di uso *proprio* del viaggiatore, e quindi ad effetti di uso personale, e non professionale o di ufficio, come dalle altre norme delle tariffe, le quali richiedono speciali dichiarazioni per oggetti della stessa natura dei documenti professionali, ma assai meno preziosi, e cioè i campioni.

Deriva, anche, quando si tratti di documenti di un singolare valore per colui che li possiede, dalla stessa norma che esclude espressamente dal trasporto come bagaglio gli oggetti preziosi e *come tali considerati*. In questa ampia nozione si possono certo comprendere i documenti originali, che hanno per il possessore un prezzo rilevante, e la cui perdita quindi produce danni, che possono estendersi molto al di là del valore materiale del documento. La legge, che volle escludere ogni responsabilità della Ferrovia per lo smarrimento di numerario, che può anche rappresentare talvolta un valore insignificante, non può certo aver voluto esporre la Ferrovia al risarcimento dei danni rilevantissimi, che potrebbero derivare dalla perdita di taluni documenti originali, quali ad esempio un testamento.

L'esclusione si potrebbe ammettere soltanto con un sistema diverso di commisurazione dell'indennità, ed infatti fu appunto adottato nel nuovo progetto di condizioni e tariffe in correlazione

al sistema che stabilisce l'indennità fissa di lire 10 al chilogrammo senza riguardo alla natura ed al valore degli oggetti, dimostrando anche in tal modo come nel pensiero dei redattori del progetto i documenti dovessero intendersi esclusi a norma delle tariffe vigenti.

Pertanto deve escludere ogni responsabilità delle Ferrovie per la perdita dei documenti, la quale in ogni caso, se anche potesse accettarsi la tesi della sentenza appellata, non potrebbe dar luogo a risarcimento se non nei limiti del danno obbiettivo.

Questa limitazione dell'indennità è ammessa senza contratto per la perdita delle merci trasportate a grande od a piccola velocità, dove è precisamente affermata dall'art. 140 delle tariffe, che richiamano le norme comuni del risarcimento per le sole ipotesi di dolo o manifesta negligenza. Ma la stessa limitazione deve applicarsi ai bagagli per i quali l'articolo 138, 3° capoverso, in conformità del resto dell'art. 405 ultimo cap. Cod. Civ. stabilisce debba corrispondersi il presunto *valore del bagaglio* da determinarsi secondo le circostanze particolari del fatto.

Il modo di determinazione non può valere per modificare il limite, al quale può giungere l'indennizzo, dato dal presunto valore del bagaglio, e quindi le particolari circostanze del fatto possono consistere soltanto nelle qualità morali, condizioni economiche della persona denunciante, nella natura del bagaglio perduto, e, in tutti quegli altri elementi, che in mancanza di una prova diretta, soventi impossibile in questa materia, possono servir di criterio per la determinazione del valore del bagaglio. Quando poi si ammetta, come del resto ammette la più autorevole giurisprudenza, che l'indennità debba limitarsi al danno oggettivo, non si potranno certo ammettere i danni lamentati dall'appellante, per la perdita del contratto di rappresentanza della Ditta D. F. Weber di Pfhorzhein (Baden), della commissione Cagli e disegni relativi, e dei libri della Ditta Leidert di Berlino. Infatti tali danni consisterebbero in un viaggio a Pforzhein per rifornirsi del contratto, nella perdita della commissione Cagli e nella inattività del Corcos per dieci giorni in attesa di istruzioni della casa madre Leidert; si tratta cioè di danni non consistenti nel valore dei documenti, che potevano essere rinnovati senza necessità di compiere alcun viaggio; ma che sarebbero soltanto conseguenza della perdita, e neppure conseguenza prevedibile e quindi risarcibile a

norma dell'art. 1228 cod. civ. come ritenne giustamente la sentenza appellata. Infatti anche ammettendo che nel caso speciale i documenti non si potessero più economicamente sostituire come si propone provare l'appellante coi nuovi capitoli di prova testimoniale, il danno non cesserebbe di essere imprevedibile, essendo l'imprevedibilità non un criterio da valutarsi allorquando il danno è avvenuto, ma un criterio astratto da commisurarsi tenendo presenti le volontà dei contraenti nel momento in cui si forma il vincolo contrattuale ed è certo che nel momento del deposito del bagaglio non avrebbe potuto la Ferrovia prevedere mai che nella valigia si contenessero documenti la cui perdita potesse cagionare la necessità di un viaggio in Germania, l'esclusione di una commissione già data e una lunga inoperosità.

Ed è pure certo, che le sole quistioni, le quali formavano oggetto di dibattito in primo grado, come del resto in questa sede, furono quelle risolute contrariamente all'assunto del Corcos.

Considerando che le spese di questo giudizio di appello si debbono porre a carico dell'appellante Corcos soccombente:

Per questi motivi: La Corte uditi i procuratori delle parti, rigetta l'appello interposto dal sig. Corcos Achille avverso la sentenza 25 novembre - 6 dicembre 1912 del Tribunale di Roma, che pienamente conferma. (*Omissis*).

Errata-corrige

—

Ordine di servizio N. 26. (Bollettino Ufficiale N. 4-1915).

— ai punti 18° e 19° aggiungere *Poggio Rusco* fra le stazioni di consegna e riconsegna dei carri in transito sulla ferrovia Suzzara-Ferrara.

Circolare N. 2. (Bollettino N. 1-1915). A pag. 16. secondo rigo, cancellare le parole « *Roma-Albano L.-Nettuno* ».

Ordine di servizio N. 51. (Bollettino N. 6-1915). A pag. 151, linea 11, sostituire alla designazione « Parte quinta » la designazione « Parte quarta ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VIII - N. 8

25 febbraio 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

14 febbraio 1915. — R. D. n. 118, col quale si approva l'elenco dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, ai quali sono applicate le disposizioni del R. decreto 7 febbraio 1915, n. 71 . . . . Pag. 83

Commissione per l'ordinamento e funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato . . . . » 86

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 55. — Sistemazione dei segnali ed attivazione di impianti di sicurezza nella stazione di Pordenone . . . . . Pag. 169

Ordine di servizio n. 56. — Estensione di servizio nella stazione di S. Nicola (Tonnara) . . . . » 170

Ordine di servizio n. 57. — Servizio cumulativo con la Sardegna . . . » 173

Ordine di servizio n. 58. — Servizio italo-germanico . . . . » 174

Ordine di servizio n. 59. — Biglietti di abbonamento speciali . . . . » 177

Ordine di servizio n. 60. — Servizio italo-germanico . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 61. — Trasformazione in stazione della fermata di Vogogna e cambiamento di denominazione . . . . » 173

Ordine di servizio n. 62. — Servizi internazionali - Parte II-B, Fascicolo 1°.- Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine . . . . » 179

Roma, febbraio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Circolare n. 15. — Divieti e restrizioni nell'esportazione delle merci . . Pag. 181
Circolare n. 16. — Chiusura dell'agenzia di città ad Avezzano . . . . » 188
Circolare n. 17. — Trasporti a domicilio a Belluno, Senigallia, Viterbo P. F., Orvieto, Sulmona e Monterotondo . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

(Per memoria).

In appendice:

(Per memoria).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . » 47

R. D. 14 *febbraio* 1915, *n.* 118, *col quale si approva l'elenco dei Comuni colpiti dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915, *ai quali sono applicate le disposizioni del R. decreto* 7 *febbraio* 1915, *N.* 71 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduti i Nostri decreti 21 gennaio 1915, n. 27; 5 febbraio 1915, n. 62, e 7 febbraio 1915, n. 71;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, d'accordo coi ministri della grazia e giustizia, delle finanze, del tesoro e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Le disposizioni del citato Nostro decreto 7 febbraio 1915, n. 71, sono estese ai Comuni indicati nell'unito elenco, visto, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 febbraio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — ORLANDO — DANEO — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 39 del 15 febbraio 1915.

Allegato.

ELENCO dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 *gennaio* 1915, *ai quali sono applicate le disposizioni degli articoli* 1 (3°, 4° *e* 5° *comma*), 2, 4, 5 *e* 9 *del R. decreto* 21 *gennaio* 1915, *n.* 27, *e quelle dell'art.* 6, *limitatamente all'imposta erariale sui fabbricati ed alle relative sovrimposte provinciale e comunale, nonchè le disposizioni degli articoli* 2, 3, 4 *e* 5 *del R. decreto* 5 *febbraio* 1915, *n.* 62.

PROVINCIA DI AQUILA.

Acciano — Antrodoco — Campo di Giove — Cansano — Cantalice — Capestrano — Caporciano — Castel del Monte — Castel di Ieri — Castel Sant'Angelo — Cittaducale — Civitella Alfedena — Collepietro Introdacqua — Lugnano di Villa Troiana — Molina Aterno — Navelli — Oricola — Pratola Peligna — Scontrone.

PROVINCIA DI CASERTA.

Alvito — Aquino — Castrocielo — Piedimonte in San Germano — Pontecorvo — Rocca d'Arce — Roccasecca — San Donato Val di Comina — Santo Padre — Settefrati.

PROVINCIA DI CHIETI.

Lettomanoppello — Manoppello — San Valentino in Abruzzo Citeriore — Taranta Peligna — Tocco da Casauria.

PROVINCIA DI PERUGIA.

Casaprota (per la frazione Collelongo) — Concerviano (per la frazione Pratoianni) — Fara in Sabina (per la frazione Corese Terra) — Marcetelli — Pozzaglia (per la frazione Montorio) — Scandriglia.

PROVINCIA DI ROMA.

Anticoli Corrado — Ceprano — Collepardo — Fiano Romano — Frosinone — Marano Equo — Monte Flavio — Monte Libretti — Piglio — Poli — Subiaco — Torrice.

PROVINCIA DI TERAMO.

Torre dei Passeri.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dell'interno presidente del Consiglio dei ministri
SALANDRA.

Il ministro di grazia e giustizia e dei culti
ORLANDO.

Il ministro delle finanze
DANEO.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

***

Si porta a conoscenza del personale che la Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (art. 22 e 23 della legge 23 luglio 1914, N. 742) è composta come segue:

Chimirri Senatore Bruno, *presidente.*
Bettolo Deputato Giovanni, *vice presidente.*
Pantano Deputato Edoardo, *vice presidente.*
Ancona Deputato Ugo, *segretario.*
Balenzano Senatore Nicola.
Ferraris Senatore Carlo.
Ferraris Senatore Maggiorino.
Frola Senatore Secondo.
Mariotti Senatore Giovanni.
De Nava Deputato Giuseppe.
De Vito Deputato Roberto.
Raineri Deputato Giovanni.
Barberi Prof. Giovanni, Capo Ragioniere Minist. LL. PP.
Bertarelli Luigi Vittorio, vice presid. Touring Club ital.
Carbonelli avv. Pio, Consigliere di Stato.
Coletta ing. Nicola, presid. Consiglio Sup. LL. PP.
Enrici Bartolomeo, Capo divisione Minist. Tesoro.

Tajani prof. Filippo, *segretario generale.*

Ordine di servizio N. 55. (M. e L.).

Sistemazione dei segnali ed attivazione di impianti di sicurezza nella stazione di Pordenone.

Dalle ore 15 del giorno 11 marzo 1915 saranno attivati i nuovi impianti di segnalamento e di sicurezza nella stazione di Pordenone.

Detti impianti comprendono:

I - *a*) il doppio segnalamento a protezione della stazione mediante semafori a candeliere con due ali di 1ª categoria per comandare separatamente l'ingresso al F. V. ed al fascio merci, posti quello verso Udine a m. 534 e quello verso Mestre a m. 842 dal F. V. e preceduti a m. 764 e m. 778, rispettivamente, da semafori d'avviso;

b) i semafori di partenza dal F. V. e dal fascio merci per le suddette direzioni;

Tutti i segnali sopra detti sono situati alla sinistra dei treni cui comandano.

II - *a*) la manovra con leva unica delle comunicazioni interessanti i binari di corsa;

b) il collegamento serrature tipo F. S. fra tali comunicazioni ed i segnali sopra citati.

I segnali saranno manovrati da due distinti posti *A* e *B* situati ai due estremi della stazione, alle progressive km. 78 + 113,50 e km. 77 + 346.

Il dirigente, mediante istrumenti tipo FS collocati nel F. V., concederà il consenso ai detti posti su tutti i segnali di protezione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Venezia.*

Ordine di servizio N. 56. (M. C. L.).

Estensione di servizio nella stazione di S. Nicola (Tonnara).

Dal giorno 20 febbraio 1915 la stazione di S. Nicola (Tonnara) della linea S. Agata di Militello-Palermo, è stata abilitata, oltre che al servizio movimento, ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli, cani e di merci a grande velocità, a piccola velocità ordinaria ed a piccola velocità accelerata, senza limitazione, esclusi i veicoli e il bestiame.

La stazione medesima è provvista dei seguenti impianti:

— F. V. al Km. 26 + 928 (da Palermo) ed a sinistra della linea, nel senso S. Agata di Militello-Palermo;

— binari di corsa, due compresi fra le progressive Km. 26 + 564 e Km. 27 + 039 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 375;

— binario merci della lunghezza utile di m. 95; bilancia a ponte della portata di tonn. 40;

— segnali di protezione: due semafori di II categoria, situati: quello lato Palermo alla sinistra, rispetto ai treni in arrivo e alla distanza di m. 500 dal corrispondente deviatoio estremo, e quello lato S. Agata di Militello a destra, rispetto ai treni in arrivo, e alla distanza di m. 815, dal corrispondente deviatoio estremo;

— ufficio telegrafico, inserito nel circuito 5438 della chiamata L. N.

I due deviatoi estremi sono assicurati con ferma-deviatoio di sicurezza F. S., gemelli; il deviatoio del binario merci con ferma-deviatoio di sicurezza F. S.

Detta stazione effettuerà il versamento degli introiti alla cassa compartimentale di Palermo ogni 5 giorni con la periodicità di cui la lettera D dell'allegato all'ordine di servizio N. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte II) », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » e nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, si dovranno apportare le aggiunte e le modificazioni di cui l'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio N. 56-1915.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte II - edizione 15 dicembre 1914) » a pag. 9, modificare l'indicazione S. Nicola (Tonnara) (Posto di Movimento) L O-a in S. Nicola (Tonnara) O.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » a pag. 53, di contro al nome della stazione di S. Nicola (Tonnara), modificare le indicazioni esposte nelle colonne 6-19 in

V B G A O - - S.- - - - - -/40/-/

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc., da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) » a pag. 53 fra i nomi di S. Nicola di Mazzara e di S. Ninfa Salemi, inserire:

S. Nicola (Tonnara) ...... /—/206/— 27

Inoltre, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli, gli uffici di controllo e le stazioni della rete dovranno esporre, nell'apposita sede, il nome di S. Nicola (Tonnara) regolandosi per la distanza e per il relativo istradamento secondo quanto appresso:

Le stazioni della linea Porto Empedocle-Palermo dovranno rilevare la distanza per S. Nicola (Tonnara) dalla tabella (125) a pag. 103 del prontuario generale (edizione giugno 1914); le altre stazioni Sicule dovranno formare invece la distanza per S. Nicola (Tonnara) aggiungendo Km. 10 alla distanza esposta per Termini Imerese, Km. 98 a quella esposta per Aragona Caldare e Km. 6 a quella esposta per Altavilla Milicia, scegliendo poi quella che resulterà più breve. L'istradamento dovrà essere quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Le stazioni continentali formeranno la distanza per S. Nicola (Tonnara), aggiungendo Km. 4 a quella esposta per Trabia, esponendo l'istradamento stesso indicato per questa stazione.

Ordine di servizio N. 57. (C.).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi ordine di servizio N. 2-1915).

Col giorno 1° marzo 1915, le stazioni di Avenza, Calcio, Falconara Marittima, Lissone Muggiò, Maddaloni Inferiore e Nocera Umbra saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'ordine di servizio N. 186-1910 si devono aggiungere le dette stazioni, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle condizioni e tariffe di cui trattasi, edizione 1° novembre 1914, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Avenza . . .	G.P.	Civitavecchia .	302	Livorno M. . .	71
		Livorno S. M. (1)	69		
Calcio. . . .	G P.	Civitavecchia .	550	Genova . . .	209
		Genova (1) . .	209		
Falconara Marit.	G.P.	Civitavecchia .	367	Livorno M. . .	347
		Livorno S M. (1)	345		
Lissone Muggiò.	G.P.	Civitavecchia .	572	Genova . . .	175
		Genova (1) . .	175		
Maddaloni Infer.	G.P.	Civitavecchia .	303	Napoli . . .	33
		Napoli (1). . .	33		
Nocera Umbra .	G.P.	Civitavecchia .	266	Civitavecchia .	266

Con l'occasione si avverte che nell'allegato N. 5 anzidetto, la distanza da Nizza Monferrato al transito di Civitavecchia, indicata in Km. 486, va corretta in Km. 496.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 58. (C.).

Servizio italo-germanico.

Con effetto immediato le stazioni germaniche di Dölau b. Greiz, Hohenbocha e Hohenbocha Nord vengono ammesse al servizio diretto, rispettivamente con prezzi per la tariffa speciale III *b* e per la tariffa eccezionale n. 7 P. V.

All'uopo saranno da introdursi nella Parte II *a* della tariffa italo-germanica le seguenti aggiunte:

Pag. 21 e 37. - *Elenco stazioni germaniche.* — Riportare di fianco alle seguenti stazioni le annotazioni sottoindicate:

		Chiasso	Pino	Iselle	Peri	Pontebba
Sa. **Dölau b. Greiz**	Planen (Vogtl) unt. Bf. (3).	892	852	—	760	697
HI. **Hohenbocha e Hohenbocha Nord**	Elsterwerda (O.L.) (G.S.B.) (3). Bodenbach Sächs. Stb (P) (3).	1099	1059	—	975	908

Pag. 106. - *Tariffe Generali G.V. P.V.* — Aggiungere la seguente stazione coi relativi prezzi nella colonna ultima:

		Tariffa speciale III-b
Dölau b. Greiz.	Chiasso	1.79 (1)
	Pino	1.67 (1)
	Peri	1.77 (1)
	Pontebba	2.06 (1)

(1) Prezzo applicabile soltanto alla bauxite in partenza dall'Italia.

Pag. 346. - *Tariffa eccezionale n. 7 P. V.* — Aggiungere la seguente stazione coi relativi prezzi:

		Tariffa eccez. N. 7 P.V.
Hohenbocha e Hohenbocha Nord.	Chiasso	2.77
	Pino	2.65
	Peri	2.58
	Pontebba	2.48

Con effetto immediato saranno pure da introdursi nella Parte II A della tariffa diretta le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Pag. 76 — *Elenco stazioni germaniche* — Sostituire come appresso le indicazioni relative alla stazione di

Wartha-Frankenberg:

			Chiasso	Pino	Iselle	Peri	Pontebba
Bsl	Wartha-Frankenberg	Altwasser (3)	1232	1192	—	1032	782

Pag. 367 e 469 — *Tariffe eccezionali N. 9 e 39 P. V.* — Aggiungere la stazione di Magdeburg coi relativi prezzi e note:

		Tariffa eccezionale			
		N. 9			N. 39
		a	*b*	*c*	
Magdeburg, Hbf, Elbbf. Friedrichstadt, Buckau, Sudenburg., Alte Neustadt, Rothensee, Sudost (*).	Chiasso . .	6,73	6,08	4.69	3,51 3,45 (1)
	Pino	6,49	5,86	4,52	3,34 3,32 (1)
	Iselle. . . .	6,58	5,96	4,59	2,37
	Peri (†). . .	6,27	5,24	4,38	3,38
	Pontebba (†)	6,23	4,86	4,47	3,93

(*) Vedi la nota nell'elenco delle stazioni.

(1) Prezzo applicabile soltanto alla polvere di carne, per foraggio, della voce 473-818; alle castagne selvatiche della voce 555-1311; ai germogli di cereali della voce 605-909; al panello di ciccioli della voce 628-2064; alla crusca e cruschello della voce 810-1354; al panello di granturco ecc. della voce 1891-1550; al panello di semi oleosi ecc. della voce 1892-1790; al panello di mowra, ecc. della voce 1892a-1790a; ai residui disseccati della distillazione dei cereali della voce 2151-2212 ed ai residui disseccati della fabbricazione della birra della voce 2153-1556 della nomenclatura.

(†) I prezzi di via Peri e Pontebba entrano in vigore col 1° marzo 1915.

Pag. 411 — *Tariffa eccezionale N. 23 P. V.* — Aggiungere la seguente stazione coi relativi prezzi:

		Tariffa eccezionale N. 23 P. V.
Wartha-Frankenberg. .	Chiasso . .	3,53
	Pino . . .	3,41
	Peri . . .	2,98
	Pontebba. .	2.45

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 59. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi ordini di servizio N. 106-1910 e 39-1913).

Nell'allegato B all'ordine di servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'ordine di servizio N. 39-1913 devesi aggiungere il nome della stazione di Lucera la quale, a partire dal 15 febbraio 1915 è stata fornita degli abbonamenti speciali riferentisi alle serie VIII, IX, XI e M. nonchè dei biglietti di congiunzione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 60. (C.).

Servizio italo-germanico.

Con effetto dal 20 febbraio 1915 viene pubblicato un foglio di aggiunte alla parte II A della tariffa diretta italo-germanica, comprendente le nuove tariffe eccezionali N. 9 *d* a piccola velocità ordinaria e N. 45 *d* a piccola velocità accelerata, valevoli entrambe esclusivamente per i trasporti di *cavoli-fiori* dall'Italia alla Germania.

Questo foglio verrà distribuito nel modo consueto dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze e posto in vendita al prezzo di centesimi 10 per esemplare.

ERRATA-CORRIGE.

Nell'ordine di servizio N. 45 (bollettino N. 6-1915) i prezzi esposti sotto l'indicazione « Chiasso » riguardano « Iselle » e quelli esposti per « Iselle » riguardano « Chiasso ». Correggere in tal senso l'intestazione delle due prime colonne.

Ordine di servizio N. 61. (M. e L.).

Trasformazione in stazione della fermata di Vogogna e cambiamento di denominazione.

Dal giorno 1° marzo 1915 la fermata di Vogogna della linea Milano-Domodossola sarà trasformata in stazione ai soli effetti del servizio movimento, ed assumerà la denominazione di Vogogna Ossola.

La stazione di Vogogna Ossola è provvista dei seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori: al Km. 42.611,58 da Arona, a sinistra nel senso da Milano a Domodossola;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive chilometri 42.307.58 e Km. 42.906.75 (corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi) e della lunghezza utile di m. 493.80;

— segnali di protezione: due dischi girevoli di 2ª categoria, situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo, alla distanza, dalla punta del corrispondente deviatoio estremo di m. 761 quello verso Milano e di m. 1030 quello verso Domodossola;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito N. 4402, con la chiamata V. N.

I due deviatoi sono provvisti di dischetto fanale e di due fermascambi di sicurezza, tipo F. S., gemelli.

In conseguenza di quanto sopra nel prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) alle pagine 65 e 70 (tabelle N. 6 e 8) e a pag. 237 dello stesso prontuario (edizione 1° luglio 1908) cambiare « Vogogna (Fermata) » in Vogogna Ossola.

Conforme modificazione dovrà apportarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome della stazione suddetta.

Resta inteso che per gli altri servizi la stazione di Vogogna Ossola rimane soggetta alle limitazioni vigenti per la fermata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 62. (C.).

Servizi internazionali. - Parte II-B, Fascicolo 1° - Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine.

Con decorrenza dal 1° marzo 1915 saranno da introdursi nel suddetto fascicolo le varianti seguenti:

			Colonne.				
			4	5	6-21	22	23
Pagg. 54-5	Chiusaforte. . . .	Km.	692	655	547	507	442
» 62-3	Dogna	»	697	660	552	512	447
» 72-3	Gemona Ospedaletto.	»	664	627	519	479	414
» 92-3	Moggio.	»	681	644	536	496	431
» 116-7	Pontebba stazione .	»	705	668	560	520	455
» »	Pontebba tr. (confine)	»	705	668	560	520	455
» 124-5	Resiutta.	»	684	647	539	499	434
» 154-5	Stazione per la Carnia	»	676	639	531	491	426
» 166-7	Venzone	»	671	634	526	486	421

Con la stessa decorrenza del 1° marzo 1915, le stazioni sottoindicate verranno ammesse al servizio diretto, italo-francese (oltre la

P. L. M.). In conseguenza nelle colonne 7 ed 8 del citato elenco, dovranno introdursi le seguenti aggiunte:

	Colonne 7	Colonne 8
Avigliana.	208	—
Capriolo	—	99
Collecchio	—	190

	Colonne 7	Colonne 8
Roma S. Lorenzo . .	—	675
» Termini	—	667
» Trastevere. . . .	—	659
» Tuscolana . . .	—	663

Inoltre per le stazioni di Balestrate e Borgotaro, le indicazioni esposte nelle colonne 2 e 3 dovranno essere modificate come segue:

	Colonne 2	Colonne 3
Balestrate	1	2
Borgotaro	23	11

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 15. (C. M.).

Divieti e restrizioni nell'esportazione delle merci.

(Vedi ordine di servizio N. 270 e Circolari N. 121 e 124 del 1914).

Per agevolare il compito delle stazioni nell'accettazione dei trasporti di merci per l'estero, si è compilato e si distribuisce come allegato alla presente Circolare un nuovo elenco delle merci di vietata o condizionata esportazione, che sostituisce quello allegato alla Circolare N. 121 del 1914, e nel quale si è tenuto conto di tutte le modificazioni ed aggiunte già partecipate sia con la Circolare N. 124 corrente anno, che con successivi telegrammi od epistolari, avvertendo che le disposizioni generali contenute nel testo della detta Circolare N. 121-1914 rimangono invariate.

Si raccomanda alle stazioni di tenere scrupolosamente aggiornato l'unito elenco in base alle comunicazioni che riceveranno di volta in volta con telegrammi od altrimenti, diffidandole di severe misure disciplinari a carico degli Agenti responsabili in caso di accettazione di trasporti per l'estero di merci di vietata esportazione, o non accompagnati dai voluti documenti per le merci di esportazione condizionata.

Allegato alla Circolare N. 15-1915.

ELENCO

delle merci la cui esportazione è vietata o condizionata

PARTE PRIMA.

MERCI DI VIETATA ESPORTAZIONE.

1° - Frumento, Segala, Avena, Orzo, Miglio, Scagliola, Grano turco di qualsiasi specie, Vecce, Saggina, altre granaglie non nominate, Farine, Semolini, Farinette, Crusca, Cruschello ed in genere tutti i bassi prodotti della macinazione dei cereali di ogni sorta, Pane, Biscotto di mare, Riso tanto greggio che lavorato, Farinaccio costituito da miscuglio di lolla macinata con farina di riso, Cascami di riso in genere compresa la lolla e la pula, Polpa di barbabietole (i semi di barbabietole sono ammessi all'esportazione), Olio di palma, Legumi tanto freschi che secchi, Patate, Panelle di noci e di altre materie, Fieno, Paglia, Fecole in genere, Conserve alimentari preparate con prodotti di vietata esportazione o contenenti tali prodotti in qualsiasi proporzione, Castagne, Semi oleosi, Ghiande, Carrube, Sanse, e ogni altro prodotto atto all'alimentazione del bestiame, Vinacciuoli.

2° - Caffè, Zucchero (esclusi i prodotti zuccherati), Cacao in grani.

3° - Cavalli, Muli, Asini, Animali bovini (vedi nella seconda parte dell'elenco l'eccezione relativa al bestiame bovino da macello), Animali suini, Bestiame ovino, Piccioni vivi, Uova di pollame, Strutto, Lardo, Carne fresca, Carni d'ogni specie congelata, in scatole o comunque conservate, Salumi, Ossa, Corna ed altre materie affini greggie, Pollame, Olio di pesce, Grasso di pesce, Sego vegetale od animale, Grasso d'ossa, Pesce fresco, in salamoja o comunque conservato (i gamberi vivi ed in genere i crostacei mangerecci sono ammessi all'esportazione).

4° - Carbone minerale, Petrolio, Benzina, Benzolo.

5° - Legname, compreso quello per costruzioni aeronautiche. (Le doghe per botti sono ammesse all'esportazione).

6° - Cotone in bioccoli (salvo i campioni che si spediscono per arbitraggio), Cascami di cotone, Sfilacciati di cotone, Filacce, Stracci e cascami di lana, Juta greggia, Canapa greggia (si considera come tale anche la stoppa di campagna), Tela per sacchi, Sacchi e simili, Oggetti di vestiario e d'equipaggiamento di truppa, nonchè pelli crude, pelli preparate, panni, tele, ed in genere tutte le materie prime occorrenti per la fabbricazione degli oggetti medesimi (per gli estratti tannici vedi la seconda parte del presente elenco), Stoffe gómmate.

7° - Pelli preparate e conciate. (È permessa l'esportazione delle pelli equine fresche o secche, delle pelli ovine e caprine fresche o secche senza pelo, nonchè del carniccio e dei ritagli di pelli di dimensioni tali da non poter essere ulteriormente adoperati come cuoi. (Per le pelli bovine fresche o salate vedi Parte seconda

del presente elenco). Calzature di pelle di ogni tipo, Vallonea. Gomma elastica e Guttaperca greggie. Amianto e suoi lavori. Dividivi.

8° - Veicoli d'ogni genere e tutte le loro parti (comprese le pneumatiche) e non soltanto le parti di motori (salvo quanto è detto per le automobili e gli autocarri nella parte seconda del presente elenco). Ferrovie portatili (tanto i binari che i carrelli). Aeroplani e Dirigibili e loro motori separati e relative parti di ricambio. Velocipedi. Motociclette.

9° - Rame (compresi i cordoncini a semplice e doppia conduttura per impianti telegrafici e telefonici ed esclusi invece i cavi elettrici ed i fili che non possono servire se non per ordinari impianti interni di illuminazione e riscaldamento), Alluminio, Piombo, Silicio, Stagno, Nichelio e sue leghe, Leghe ferro metalliche, Zinco, Antimonio, Ottone e Bronzo e relativi rottami. Manganese e minerali di manganese, Lamiere di ferro e di acciaio stagnate o zincate, Rottami di ferro, di acciaio e di ghisa. Funi di acciaio di alta resistenza, Cilindri per gas compressi, Filo di ferro tanto spinoso che liscio, Cannoni, fucili, carabine, revolvers, pistole, sciabole ed altre armi da fuoco o portatili d'ogni genere, munizioni da guerra, attrezzi militari di qualunque specie e generalmente tutto ciò che senza manipolazione può servire ad immediato armamento marittimo o terrestre, Verghe d'oro, Monete, Piriti, Ematite, altri minerali di ferro, Ghisa anche in getti, Macchine-utensili.

10° - Medicinali (salvo il citrato di magnesia, il latte condensato, le radiche ed il sugo di liquirizia, il cremore di tartaro, le radiche di giaggiolo). Materiale sanitario in genere, Oggetti e strumenti di medicatura, Acido fenico, Vaselina, Catrame, Gli-

cerina, Nitrato di sodio, Nitrato di potassio, Acido solforico, Acido nitrico, Anidride solforica, Acido pirico, Acetone, Carbonato di sodio, Allume di cromo, Acqua ragia (olio di trementina), Materie lubrificanti (ad eccezione dell'olio al solfuro), Calcio cianamide, Colofonia ed altre resine, Acido acetico, Acetati, Zolfo ramato, Ammoniaca, Solfato d'ammonio, Sali ammoniacali in genere, Acido salicilico, Solfato di potassio, Cloruro di potassio.

PARTE SECONDA.

MERCI DI ESPORTAZIONE CONDIZIONATA.

Paste alimentari. — È permessa l'esportazione per Paesi non belligeranti e nella proporzione di Kg. 40 di pasta per ogni quintale di grano duro importato. Occorre pertanto che i mittenti presentino il *nulla osta* del Ministero delle Finanze o della dogana. Può tener luogo del *nulla osta* la bolletta di esportazione o di riesportazione fatta emettere da Dogane interne a cura dei mittenti (vedi art. 146 e 186 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie).

Bestiame bovino da macello. — È permessa l'esportazione in cambio di bestiame da riproduzione corrispondente per specie e per peso a quello da esportare.

Pelli bovine fresche o salate. — Il Ministero delle Finanze si è riservato di accordare sopra domanda degli interessati, fatta di volta in volta, l'esportazione delle pelli bovine fresche o salate di peso superiore a Kg. 40 ciascuna se fresche e di Kg. 33 se salamojate. Rimane fermo il divieto per le pelli stesse di peso inferiore a quelli sopraccennati.

Estratti tannici (acido tannico impuro). — Occorre il permesso del Ministero delle Finanze.

Canapa pettinata, Stoppa di canapa, Filati, Tessuti e Cordami di canapa. — Sono ammessi all'esportazione entro determinati quantitativi stabiliti dal Ministero delle Finanze.

La *stoppa di campagna* è da considerarsi come canapa greggia (Vedi parte prima del presente elenco).

Automobili, Autocarri. — Può essere concessa volta per volta l'esportazione mediante rilascio di *nulla osta* da parte del Comando del 6° Reggimento Genio sedente in Torino.

N. B. — Le automobili e gli autocarri diretti a Paesi belligeranti devono essere senza gomme e senza *magneti*; quelli diretti a Paesi neutrali senza magneti Bosch.

AVVERTENZE.

1° - Agli effetti dei divieti le merci destinate alle Colonie (Tripolitania, Cirenaica, Eritrea e Somalia) non si considerano in esportazione. I trasporti però devono essere accettati solo se scortati da apposito permesso del Ministero delle Finanze.

2° - I divieti si estendono alle merci che si volessero esportare temporaneamente, oppure riesportare a scarico di temporanea importazione (salva l'eccezione per le paste alimentari di cui alla seconda parte dell'elenco), alle merci depositate presso le dogane,

i Sylos, i Punti Franchi, i Magazzini Generali, ecc., che si volessero ritornare all'estero, nonchè alle merci in circolazione. (Per le relative definizioni vedi parte VI e art. 167 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie).

3° - Di tutte le merci di vietata o condizionata esportazione è ammesso il transito nel Regno (vedi art. 11 del citato Regolamento) alla condizione che la dogana del confine di terra o di mare ai punti di arrivo dall'estero abbia rilasciata la bolletta cauzione o la bolletta di esenzione con permesso di transito.

4° - Per le merci in cabotaggio (vedi art. 167 del citato Regolamento) carteggiate in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, le dichiarazioni di lasciapassare devono essere intestate alla persona che assume la responsabilità della veridicità della dichiarazione per cabotaggio, e saranno dalla persona stessa presentate alla dogana.

Nelle dichiarazioni deve essere indicato il nome, il cognome e l'indirizzo del destinatario.

5° - Agli effetti dei divieti di esportazione sono da considerarsi trasporti per l'estero, come lo sono in fatto, i trasporti dall'Italia per Modane loco e Chiasso loco, anche se carteggiati con documento di servizio interno, anzichè con lettera di vettura internazionale.

Circolare N. 16. (C.).

Chiusura dell'agenzia di città ad Avezzano.

(Vedi Circolare N. 63-1914).

In seguito alle condizioni del comune di Avezzano dopo il terremoto del 13 gennaio 1915, quell'Agenzia di città ed il servizio del trasporto delle merci a domicilio hanno cessato di funzionare.

Si dovranno pertanto cancellare le relative indicazioni a pagina 14 del fascicolo: « norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », nonchè le lettere « G. P. » alla colonna 14 della pag. 12 nel « prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1914 », di fianco al nome della stazione di Avezzano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 17. (C.).

Trasporti a domicilio a Belluno, Senigallia, Viterbo P. F., Orvieto, Sulmona e Monterotondo.

(Vedi Circolari n. 106-1913, 21 e 64-1914)

Il giorno 1° marzo 1915 verranno aperte all'esercizio le agenzie di città a Belluno, Senigallia e Viterbo con servizio di trasporto merci a domicilio tra i comuni di Belluno e Senigallia e le stazioni omonime e tra il comune di Viterbo e la sola stazione di Viterbo Porta Fiorentina.

Dallo stesso giorno verranno modificati i corrispettivi attualmente stabiliti per le agenzie di città di Orvieto e Sulmona.

Col giorno 28 febbraio 1915 verrà chiusa l'agenzia di città di Monterotondo e cesserà di conseguenza il servizio dei trasporti merci a domicilio tra quel comune e la stazione omonima.

Nel foglio allegato sono indicate le varianti relative da introdursi sia nel fascicolo « norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », sia nel « prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione giugno 1914 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Allegato alla Circolare N. 17-1915.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

“Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio”

(Edizione 1912)

A pag. 14, tra i nomi di Bassano e Benevento, aggiungere quello di Belluno con le relative indicazioni risultanti dal sottosegnato prospetto.

» » 24 cancellare le parole: « Monterotondo vedi pag. 37 ».

» » 25 sostituire le attuali indicazioni per la stazione di Orvieto con quelle risultanti dal sottosegnato prospetto.

» » 30, tra i nomi di Schio e Serravalle Scrivia, aggiungere quello di Senigallia con le relative indicazioni risultanti dal sottosegnato prospetto.

» » 34, dopo il nome di Vigevano, aggiungere « Viterbo P. F. vedi pag. 37 » ed a quest'ultima pagina riportare il nome e le relative indicazioni risultanti dal seguente prospetto, relative a Viterbo P. F.

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

1ª e 2ª	(*) Belluno.	0.15	—	0.35	0.20	0.30	0.45	0.15	0.30	0.45	0.20	0.20	
1ª e 2ª	(*) Orvieto	—	0.20	0.10	0.25	0.40	0.50	0.30	0.40	0.50	0.30	0.25	
1ª e 2ª	(*) Senigallia . . .	—	0.20	—	—	0.25	0.60	0.25	0.25	0.60	0.25	0.25	
1ª e 2ª	(*) Viterbo P. F. . .	0.15	—	0.10	0.15	0.45	0.60	0.35	0.40	0.60	0.30	0.30	

A pag. 37. — Il prezzo di L. 0,60 stabilito per la voce: « Mobilia ed Oggetti voluminosi » dell'Agenzia di Sulmona, sia a G. V. che a P. V. deve essere sostituito da quello di L. 0.90.

» » 37. — Cancellare tutte le indicazioni, relative all'Agenzia di Monterotondo.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

al "Prontuario Generale delle distanze chilometriche"

(Edizione 1914)

— **Alla colonna 14 delle pagine 13, 56 e 65 aggiungere l'indicazione « G. P. » di fianco ai nomi delle stazioni di Belluno, Senigallia e Viterbo P. F.**

— **Alla colonna 14 della pagina 38 cancellare l'indicazione « G. P. » di fianco al nome della stazione di Monterotondo.**

SENTENZE

Istituti di previdenza. - Legge 9 luglio 1908, n. 418, e legge 23 luglio 1914, n. 742. - Agenti dimissionari. - Rimborsi ritenute.

Gli agenti già iscritti all'Istituto di previdenza per il personale ferroviario e passati al Fondo pensioni in virtù della legge 9 luglio 1908, n. 418, non possono reclamare avanti il magistrato ordinario e non hanno comunque diritto al rimborso delle ritenute versate, in quanto le dimissioni dall'impiego siansi verificate dopo il 31 dicembre 1908.

TRIBUNALE DI GENOVA (Appello). Estens. giudice Natta — Sentenza 26 gennaio-2 febbraio 1915. — Ferrovie dello Stato, appellanti, contro Adenè Attilio (1).

FATTO.

Il 26 settembre 1913 Adenè Attilio conveniva nanti il Pretore del IV Mandamento di questa città l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, chiedendole il pagamento di L. 232,05 quale rimborso di eguale somma da lui versata ed accumulata all'Istituto di previdenza con le sue ritenute, coi relativi interessi dal primo aprile 1907 al 31 dicembre 1908 durante il servizio da lui prestato nelle ferrovie dello Stato: il tutto a norma dell'art. 16 degli statuti approvati col R. D. 31 gennaio 1901, N. 71, e 23 maggio 1907, N. 268. L'Amministrazione convenuta eccepiva innanzi tutto l'in-

(1) Vedasi Massimario — Bollettino 1914, pag. 271 — sentenza 7-16 maggio 1914 del Tribunale di Ancona.

competenza dell'Autorità giudiziaria ai sensi degli articoli 22 e 47 T. U. 22 aprile 1909, N. 229; in merito sosteneva l'infondatezza della domanda essendosi l'Adenè reso dimissionario il 28 giugno 1909, in tempo in cui non imperava detta legge che aveva abolito il diritto di rimborso delle ritenute attribuito agli agenti dimissionari dalla legge 23 maggio 1907.

Però il Pretore respinte queste eccezioni condannava l'Amministrazione a pagare all'attore L. 199.54 cogli interessi e le spese.

Contro questa sentenza pronunciata il 16 aprile 1914 ha essa, in termine interposto appello.

DIRITTO.

La legge 9 luglio 1908 nel regolare il trattamento del personale delle ferrovie dello Stato successivamente al 31 dicembre stesso anno ha rispettato i diritti acquistati in dipendenza degli istituti soppressi, poichè all'art. 19 dopo assegnato alla amministrazione delle ferrovie, nuovo organo di liquidazione, la liquidazione di tutte le pendenze relative alle gestioni dei cessati comitati di Cassa pensioni, Cassa soccorso e Istituto di previdenza, volle che fossero applicati a tali pendenze le norme dei rispettivi statuti.

L'unica eccezione a queste norme fece, per quanto riguarda la procedura per avere esteso alle pendenze relative alla liquidazione di pensioni e di sussidi quella da essa stabilita per la stessa materia all'art. 7 che ammette contro le deliberazioni del consiglio di amministrazione riflettenti tanto il diritto quanto l'ammontare, il ricorso alla Corte dei Conti, la quale giudica definitvamente.

Con ciò nemmeno ha offeso diritti quesiti perchè le norme procedurali che toccano materia d'ordine pubblico si applicano immediatamente anche ai rapporti già costituiti alla cui tutela sono predisposti non sorgendo diritto ad esse prima del loro esercizio.

E in ossequio a questo principio detto art. 19 lasciò alla competenza dell'autorità giudiziaria ordinaria solo le controversie litigiose già state iniziate avanti il 1° gennaio 1909.

Questa ultima disposizione dimostra anche che le *pendenze* vanno intese in rapporto ai diritti anzichè alle pratiche sì da comprendere non solo le pratiche già iniziate ma tutte le altre che potessero ancora esperirsi e attinenti a diritti costituiti per effetto delle disposizioni degli Statuti cessati i quali non ebbero ancora la loro liquidazione, rimanendo così in sospeso sino a che non si estingua l'azione per conseguirne il godimento.

Ora innanzi alla questione se già era acquisito, in forza dell'antico Istituto di previdenza, il diritto dall'agente Adené preteso alla riscossione delle ritenute, oppure se questo fu acquistato posteriormente per disposizione dello statuto relativo lasciata in vigore della nuova legge, si impone quella della questione della competenza di questo Tribunale, la quale si risolve decidendo se la chiesta assegnazione di ritenute rivesta o meno la natura di pensione o di sussidio relativa alla gestione dell'Istituto di previdenza. Per tale decisione rendesi indispensabile l'esame dello scopo e dell'ordinamento di questo Istituto. Esso, diretto a regolare il trattamento degli agenti entrati in servizio dopo il 31 dicembre 1896, con le sue due Sezioni esplicava gli uffici che per gli agenti anteriori erano assunti dalla Cassa pensione e dal Consorzio di mutuo soccorso, cioè quelli di procurare assegni temporanei o vitalizi in dipendenza del servizio prestato, nonchè indennità in conseguenza di infortuni patiti gerendo all'uopo un proprio patrimonio costituito colle stesse entrate delle altre due Casse.

Ciò che distingueva essenzialmente l'Istituto di previdenza dagli altri due Istituti, era il sistema a cui era informato, di non assegnare agli agenti somme maggiori di quelle state ogni anno a questo scopo versate individualmente oltre una quota da corrispondersi da un fondo collettivo. Lo statuto, il quale in conseguenza non ha più potuto stabilire preventivamente pensioni annue che avrebbero importato un onere incerto e variabile, ha perciò parlato di costituzione di un capitale e cioè di una somma unica e certa pur disponendo per la conversione di essa in assegni vitalizi e temporanei. Nello stabilire poi le assegnazioni che variò a seconda delle cause di cessazione dal servizio vi comprese tutte o parte delle entrate e perciò non soltanto aprì un conto individuale comprendente tutti i versamenti fatti per ciascuno degli agenti, ma tenne distinte le somme provenienti dalle ritenute e dai contributi

dell'Amministrazione, dai depositi volontari, in quanto questi tre gruppi di entrate servirono a determinare il diverso capitale assegnando secondo le circostanze.

Tutte queste assegnazioni non rappresentavano che forme di trattamento di quiescenza e costituivano le pensioni ed i sussidi conferiti dalle altre due Casse essendo ordinate alla stessa finalità — non poteva mutarne la natura la diversità della misura, del modo e delle condizioni di dette corresponsioni.

La legge poi parlando di pensioni e sussidi ha manifestamente voluto comprendere qualunque assegno tanto continuativo quanto unico, tanto corrisposto dopo, quanto durante il servizio.

Si erra a ritenere che le ritenute fossero conservate in deposito per conto degli agenti fino a che questi le ritirassero avvenuta la cessazione dal servizio. Questo potrebbe sostenersi limitatamente ai versamenti volontari rispetto ai quali l'Istituto rappresenterebbe una Cassa di Risparmio per favorire la previdenza spontanea degli agenti in quanto essi versamenti chiamati appunto depositi volontari potevano esser ritirati in qualunque tempo e per qualunque causa avvenisse la cessazione dal servizio e mancando i compartecipanti o le vedove o i figli minorenni, il trattamento dei quali solo forma oggetto dell'Istituto, dagli eredi di lui. Invece le ritenute rappresentavano contributi obbligatorî ed insieme a quelli dell'Amministrazione e ad altri proventi passavano a formare parte del patrimonio dell'ente. Il diritto poi alla loro assegnazione era incerto, subordinato al verificarsi di determinate condizioni attinenti alla causa di cessazione dal servizio, le quali, quindi, non fissavano già il momento della esercibilità del diritto, ma il momento della sua nascita. Così non era concesso in caso di morte agli eredi o all'agente in caso di cessazione per causa di destituzione o di licenziamento per motivi disciplinari, lo era invece in questi casi alla vedova, o alla moglie, o ai figli minorenni.

Nè si creda che il capitale assegnato, quando costituito dalle sole ritenute, perda il carattere di pensione o di sussidio non avendo contribuito l'Amministrazione a formarlo.

Si tratta sempre di un assegno fatto da una Amministrazione dello Stato ai suoi funzionari a mezzo di un Istituto creato per il loro trattamento ed avente un patrimonio proprio nel quale, come

si è detto, entravano a far parte pure le ritenute confondendoli con le stesse entrate, solo restando distinte riguardo alla contabilità allo scopo di stabilire il quantitativo dell'assegno; tanto che nei casi di liquidazione dell'intiero conto le ritenute vanno a formare con tutte le altre somme il capitale assegnando. Certo, dato il sistema adottato di far corrispondere l'assegno ai contributi versati avrebbe potuto la legge senza sacrifici maggiori per la Amministrazione ferroviaria, accordare il diritto di ritirare i contributi stessi in qualunque caso ed in qualunque momento lo agente cessasse dal servizio, ma stabilì quella limitazione nell'intento di premiare cogli altri contributi il servizio continuativo e regolare. Nè, d'altra parte, malgrado questo fine stimò equo privare gli agenti o le loro famiglie anche delle ritenute, nella considerazione del trattamento poco largo fatto nel caso di liquidazione di assegno intero.

La legge poi parlando del servizio delle pensioni e dei sussidi anche per la gestione dell'Istituto di previdenza dimostrò di considerare tali assegnazioni tutte di capitale fatto col patrimonio all'uopo costituito e non si comprenderebbe come diversa procedura dovesse applicarsi alla liquidazione dei capitali interi comprendenti tutte le somme accumulate nel conto individuale e non alla liquidazione di capitali limitati all'importo delle ritenute, quando trattasi di sempre disporre di somme appartenenti ad un fondo costituito per lo identico scopo e di deliberare sulla esistenza delle varie condizioni stabilite per tali assegnazioni e sulla misura di esse le assegnazioni delle ritenute corrispondono a quelli di sussidi concessi dalla Cassa pensione in casi in cui l'agente abbia cessato dal servizio prima di conseguire la pensione, alla quale invece corrispondono i capitali interi convertibili in assegni vitalizi.

E se la legge stessa ha parlato nell'applicazione della nuova procedura della liquidazione di pensioni e sussidi anzichè delle pendenze relative alle gestioni passate, non fu perchè intendesse distinguere fra le diverse assegnazioni fatte in ragione del servizio prestato, ma per distinguerle dalle indennità di infortunio, il cui servizio pure incombeva ai cessati Istituti o lasciati alla competenza ordinaria come rilevasi dalle relazioni del Ministero e della Commissione parlamentare al progetto relativo.

Un ultimo argomento si trae dall'art. 13 della legge in questione, che dopo aver per il trattamento delle famiglie degli agenti esonerati dal servizio o morti antecedentemente al 1° gennaio 1909 mantenute in rispetto ai diritti quesiti le norme degli statuti precedenti dichiarò, per i reclami contro le deliberazioni, relative, applicabile la disposizione dell'art. 7 ultimo cap., che stabilisce il ricorso alla Corte dei conti. Sarebbe inconcepibile una procedura diversa relativa alla liquidazione dello stesso diritto di riscossione delle ritenute a seconda che è fatto valere dagli agenti stessi dimessisi o dalle vedove, o dalle mogli o figli minorenni degli agenti morti o destituiti o licenziati per motivi di provvedimenti disciplinari.

Questi riflessi ci dispensano dal pronunciarci sulla esistenza del diritto. Che se eventualmente fosse competente a giudicarne dovrebbe decidere in senso negativo. Perchè l'agente prima della nuova legge aveva una semplice speranza di diritto: non era cioè ancora avvenuto il fatto dal quale la legge passata faceva dipendere il diritto di riscossione e perciò con la legge nuova questo diritto fu tolto.

L'abrogazione espressa promana dall'art. 1 della legge 9 luglio 1908 che dichiarando la cessazione dell'Istituto di previdenza ha tolto vigore per l'avvenire alle disposizioni relative. L'abrogazione implicita promana dall'aver regolato diversamente la stessa materia, applicando un sistema incompatibile con la disposizione contestata. Invero secondo lo statuto della Cassa pensione ripristinato, venivano conferite pensioni corrispondenti ad una percentuale sugli stipendi e paghe di compartecipanti con un minimo ed un massimo prestabiliti, quindi non più corrispondenti, non più limitate ai contributi versati.

Erano poi concesse a condizioni diverse in modo però da rendere il trattamento degli agenti e delle loro famiglie migliore.

Il conto individuale, infatti, leggesi nella relazione della Commissione — oltre ad una inutile serie di complicazioni contabili e ad uno spreco dannoso di tempo e di personale, non assicura equi compensi vitalizi: invece il sistema di pensionamento fondato sul sistema della mutualità allarga il campo delle probabilità delle previsioni aritmetiche sulle quali si fondano appunto i calcoli per gli assegni vitalizi e giova ad accrescere la misura delle pensioni oltre che a semplificare il servizio con risparmio di spese.

Ora il trattamento fatto dalla Cassa pensione era preordinato (art. 42) alla condizione che non poteva essere concesso ai compartecipanti ed alle loro famiglie nulla che non fosse dallo statuto relativo previsto.

E siccome per la legge 9-7-1908 si vennero ad applicare le stesse norme per le pensioni ed i sussidi a favore degli agenti pur innanzi inscritti allo Istituto di previdenza, facendosi decorrere per la pensione gli anni di servizio dalla loro iscrizione a questo Istituto anzichè dalla attuazione della nuova legge si dovrebbe indubitatamente ritenere applicata la disposizione per cui i dimissionari non acquistano alcun diritto; altrimenti si troverebbero quali agenti dell'Istituto di previdenza in condizioni migliori, perchè mentre godrebbero in più del diritto di riscuotere le ritenute in caso di dimissioni, almeno quelle versate fino al primo 1909 godrebbero del trattamento della Cassa pensione più favorevole in tanti altri rapporti e stabilito sul calcolo che le ritenute dovessero andare a beneficio del fondo pensioni.

Nè si dica che la riscossione di quelle ritenute starebbe in rapporto col trattamento inferiore a cui furono soggetti sino al 31 dicembre 1908. Ciò sarebbe ammissibile nel caso che per gli stessi agenti il nuovo trattamento fosse stato applicato a cominciare dalla attuazione della legge, per cui pel tempo anteriore dovesse restare tuttora in vigore il trattamento vecchio. La qualcosa non succede, e come in caso di liquidazione di pensione detti agenti computano a loro favore gli anni di inscrizione nell'Istituto di previdenza, così debbono in corrispettivo rinunciare ai diversi beneficî incompatibili con lo stesso trattamento. Si obbietta che la legge 9-7-1908 non destinò le ritenute e le altre entrate costituenti il patrimonio dell'Istituto al nuovo fondo per le pensioni avendovi assegnato soltanto gli interessi di detto patrimonio, poichè non si rilevò che i valori di cui alla lettera *g*) di cui all'art. 3 stati destinati a formare un fondo di dotazione pel servizio delle pensioni e dei sussidi a guisa del fondo collettivo dell'Istituto di previdenza sono appunto la somma dei patrimoni dei cessati Istituti. Gli interessi, invece, come tutte le altre entrate annuali, servono all'Amministrazione delle ferrovie per il servizio annuale delle pensioni e dei sussidi, passando poi al termine dell'esercizio i residui attivi al fondo dotazioni.

Il testo unico del 22 aprile 1909 che doveva raccogliere tutte le disposizioni vigenti per il trattamento del personale ferroviario in coordinamento della legge 9-7-1908 e degli statuti degli Istituti soppressi, avrebbe certo contenuto la disposizione riguardante il diritto di riscossione delle ritenute se si fosse conservato.

Ad evitare del resto, ogni possibile contestazione per il fatto che il T. U. non riportò l'art. 42 della Cassa pensione negante ogni altro diritto, non contemplato dal relativo statuto si supplì con la disposizine della legge 23-7-1914, art.. 7, (vedasi a questo riguardo la relazione del ministro Ciuffelli) gli effetti della quale disposizione comechè dichiarativa ed interpretativa risalgono alla legge 9-7-1908 di cui costituisce una integrazione.

Le spese a carico del soccombonte comprese quelle del primo giudizio.

Per questi motivi, in riforma dell'appellata sentenza, respinta ogni contraria istanza, dichiara la propria incompetenza per mancanza di giurisdizione a decidere sulla domanda dello Adenè.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 50. (Bollettino Ufficiale N. 6-1915).

— Nell'allegato dopo le aggiunte da apportare a pag. 86 del « prontuario generale delle distanze (edizione giugno 1914 », esporre quanto segue:

— a pag. 90 (edizione giugno 1914) nella tabella N. 90 Pisa-Roma e diramazioni, cambiare il nome della stazione di Rosignano Castellina in Castellina Marittima.

Rettificare le indicazioni da apportarsi a pag. 233 del « prontuario generale delle distanze (edizione 1° luglio 1908) » in

Rosignano / 117 - 30 - 15 / 987 (4) / 1001 (4)

riportando a pie' di pagina la seguente nota:

« (4) - Distanza virtuale già computata secondo le norme indicate a pag. 5 - Avvertenza C ».

Infine la indicazione *Rosignano* / 215 (***) / 550 (***) / 1001 (***) / da apportare nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. (Edizione 1° luglio 1910) » deve essere sostituita con la seguente:

Rosignano / 215 ** / 550 ** / 1001 ** /

Ordine di servizio N. 53. (Bollettino Ufficiale N. 7-1915).

— Nell'allegato A, terza riga, invece delle parole « *se in* » leggasi « *e di* »; alla nota (3) leggasi MARZOTTO anzichè *Marrotto*.

— Nell'allegato B, invece di *Ponte di Castegnero* leggasi PONTE DI CASTAGNERO, e di contro al nome della stazione di Schiavon, 3ª colonna, aggiungere il richiamo (2) alla lettera G.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VIII - N. 9

4 MARZO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

28 gennaio 1915. — R. D. n. 166, col quale il Comm. Ing. Nicola Coletta è chiamato a far parte della commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato . . . . Pag. 87

7 febbraio 1915. — R. D. n. 150, che modifica l'art. 22 del regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per viaggi gratuiti ed a prezzo ridotto, approvato col R. D. 26 novembre 1908, n. 804 . . . . » 89

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine generale n. 3. — Ordinamento dell'Esercizio ferrovie secondarie - Gruppo Sicilia. Pag. 193

Ordine di servizio n. 63. — Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915 . . . . . . » 201

Ordine di servizio n. 64. — Servizio italo-germanico . . . . » 209

Ordine di servizio n. 65. — Servizio di transito dei carri completi a P. V. sulla ferrovia Suzzara-Ferrara . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 66. — Viaggi a tariffa differenziale A . . . . . » 210

Ordine di servizio n. 67. — Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915 . . . . . . » 211

Ordine di servizio n. 68. — Sospensione dell'esercizio della fermata di "Via Cattaneo" . . . . » 212

Roma, marzo 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Ordine di servizio n. 69. — Modificazione alla circoscrizione dei Riparti Movimento del Compartimento di Torino . . . . Pag. 213
Ordine di servizio n. 70. — Servizio merci italo-svizzero . . . . » 214
Ordine di servizio n. 71. — Tariffa speciale comune pel trasporto a P. V. accelerata delle derrate alimentari in servizio italo-inglese (edizione 15 luglio 1913) . . . . » ivi
Ordine di servizio n. 72. — Servizio merci italo-austro-ungarico . . . . » 215
Comunicazione. — Esclusione dalle gare . . . . » 218

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

Ordine di servizio n. 4v. — Agevolezze di tariffa per i trasporti di agrumi di produzione nazionale . . . . Pag. 13
Circolare n. 2v. — Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia . . . . » 14

In appendice:

Circolare n. 11R. — XIII Congresso dell'associazione dei Comuni in Roma Pag. 15
Circolare n. 12R. — VII Congresso dei segretariati laici di emigrazione in Firenze . . . . » 17

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 55

R. D. 28 *gennaio* 1915, *n.* 166, *col quale il Comm. ing. Nicola Coletta è chiamato a far parte della Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 3 gennaio corrente anno col quale è stato provveduto, in base all'art. 23 della legge 23 luglio 1914, n. 742, alla nomina dei cinque membri di scelta governativa per la Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Ritenuto che in seguito all'incarico di reggere l'ufficio di direttore generale delle ferrovie di Stato, conferito con Nostro decreto del 24 corrente, all'ingegnere Raffaele De Cornè, occorre provvedere alla sua sostituzione quale membro della Commissione suddetta;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

A far parte della Commissione di cui all'art. 22 della legge 23 luglio 1914, n. 742, è nominato, in sostituzione del signor ingegnere Raffaele De Cornè, presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il signor ing. Nicola Coletta, presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 50 del 27 febbraio 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 gennaio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. *7 febbraio 1915, n. 150, che modifica l'art. 22 del regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per viaggi gratuiti ed a prezzo ridotto, approvato col R. D. 26 novembre 1908, n. 804* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 26 novembre 1908, n. 804, che approvava il regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per viaggi gratuiti ed a prezzo ridotto in applicazione della legge 9 luglio 1908, n. 406;

Udito il parere del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il terz'ultimo capoverso dell'art. 22 del regolamento approvato col R. decreto 26 novembre 1908, n. 804, è modificato come segue:

« Le domande dei biglietti a favore di direttori, di redattori e di corrispondenti dall'Italia di giornali esteri, con le notizie e documenti giustificativi, devono essere rivolte alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, cui spetta di decidere in merito all'accoglimento delle domande stesse, sopra parere di una Com-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 49 del 26 febbraio 1915.

missione composta di due funzionari delle ferrovie, del segretario generale del ministero degli affari esteri e di un funzionario delegato annualmente dal ministro degli affari esteri ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 febbraio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine generale N. 3. (S.)

Ordinamento dell'Esercizio ferrovie secondarie - Gruppo Sicilia.

(R. R. Decreti 28 giugno 1912 n. 728 e 5 agosto 1912, n. 905).

Art. 1.

Le ferrovie secondarie a scartamento ridotto della Sicilia, tanto per ciò che riguarda l'esercizio, quanto per ciò che si riferisce alla parte amministrativa e contabile, formano una unità a sè, retta da norme speciali, denominata: « *Esercizio Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia)* ».

I relativi prodotti e le relative spese sono tenuti in separata evidenza.

Art. 2.

All'esercizio ed alla gestione amministrativa e contabile di tali ferrovie è preposto un funzionario colla qualifica di Ingegnere capo di esercizio alla immediata dipendenza del Direttore generale delle ferrovie dello Stato, verso il quale risponde del buon andamento tecnico ed economico del servizio.

Art. 3.

In caso di assenza o di impedimento, l'Ingegnere capo di esercizio sarà sostituito dal funzionario che sarà designato dal Direttore generale.

Art. 4.

L'Ufficio dell'Esercizio delle ferrovie secondarie della Sicilia ha sede in Palermo.

In esso si concentrano tutti i servizi tecnici, amministrativi e contabili delle ferrovie medesime; è suddiviso nei riparti: Movimento e traffico, Trazione e materiale rotabile, Sorveglianza e lavori, Segreteria, Contabilità.

Art. 5.

Qualora le esigenze del servizio lo richiedano, possono essere istituiti riparti di esercizio distaccati in altre località della Sicilia a ciascuno dei quali viene proposto un funzionario colla qualifica di Ispettore di esercizio, alla immediata dipendenza dell'Ingegnere Capo di esercizio.

Art. 6.

L'Ingegnere capo di esercizio ha alla sua dipendenza tutto il personale stabile, in prova ed avventizio addetto allo esercizio delle linee secondarie della Sicilia.

Tale personale ha uno speciale organico ed è retto da un regolamento proprio.

Art. 7.

Per disposizione del Direttore generale potranno essere provvisoriamente distaccati all'esercizio delle ferrovie secondarie della Sicilia, funzionari ed agenti di ruolo della rete principale.

Art. 8.

Per speciali prestazioni temporanee ed in casi eccezionali, l'Ingegnere capo di esercizio potrà valersi dell'opera del personale della rete principale, facendone all'uopo richiesta ai funzionari preposti agli uffici locali della rete medesima.

Art. 9.

L'Ingegnere capo di esercizio, nei limiti di sua competenza e coi mezzi che ha a disposizione, provvede direttamente a tutto ciò che riguarda la gestione affidatagli e che occorre per il regolare andamento dell'esercizio, salvo quanto è indicato nell'art. 12.

Art. 10.

Sono deferite all'Ingegnere capo di esercizio le seguenti facoltà:

a) ammissione in servizio ed esonero degli agenti avventizi per funzioni continuative nei limiti delle piante organiche approvate e secondo le norme stabilite; ammissione ed esonero degli avventizi occorrenti per temporanee sostituzioni e per bisogni straordinari, escluso il personale dirigente;

b) assegnazione delle mansioni a tutto il personale a senso del regolamento;

c) assegnazione degli orari e dei turni di servizio di tutto il personale dipendente e dei turni delle locomotive,

d) traslochi di tutto il personale;

e) concessioni di congedi ordinari e di quelli straordinari senza paga a tutto il personale, nei limiti regolamentari;

f) rilascio di biglietti di viaggio, di buoni bagaglio e di lettere di porto in servizio al personale ed alle relative famiglie, in conformità dei regolamenti;

g) concessione di anticipazioni, di sussidi e di gratificazioni al personale nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni;

h) applicazione dei provvedimenti disciplinari nei limiti di competenza indicati nel regolamento del personale delle Ferrovie secondarie;

i) approvazione del lavoro straordinario in circostanze eccezionali di servizio;

k) approvazione di lavori di manutenzione ordinaria e di provviste per lavori nei limiti dei fondi assegnati dalla Direzione generale per ciascun esercizio e di importo, per ogni approvazione, non superiore a lire 10.000;

l) esecuzione in economia od a cottimo di lavori e forniture previste nei preventivi approvati;

m) approvazione di lettere d'obbligo e di atti di sottomissione e stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione di contratti riflettenti l'esecuzione di lavori e la somministrazione di materiali, di mezzi d'opera o di mano d'opera per lavori; l'occupazione temporanea di aree e locali dell'Amministrazione; la vendita od affittanza di prodotti del suolo; la compilazione dei documenti di trasporto; l'esercizio di ristoranti, caffè, spacci di bibite e generi di privativa; il collocamento di distributori automatici; la pulizia dei dormitori, la raccolta ed esportazione delle immondizie dalle stazioni e depositi; la concessione di servizi di manovra, facchinaggio, di pulitura e disinfezione dei carri; la manutenzione e riparazione degli orologi; la manutenzione e verifica delle misure metriche; la manutenzione e riparazione degli attrezzi di esercizio; la pompatura e depurazione delle acque; fino all'importo complessivo di lire 5000 se il contratto si faccia per pubblico incanto o per licitazione privata, e di lire 3000 se per trattativa privata;

n) trattazione e liquidazione amichevole di indennizzi per danni derivanti da interruzioni di strade o di corsi d'acqua o da incendi nelle proprietà latistanti alla ferrovia dovuti al passaggio dei treni, quando non sia dubbia la responsabilità dell'Amministrazione, fino alla somma di lire 2000;

o) transazione in via amichevole delle vertenze per indennizzi in caso di accidenti e di infortuni a persone estranee all'Amministrazione non protetti dalle leggi sugli infortuni pei quali la responsabilità dell'Amministrazione non sia dubbia, fino alla somma di lire 2000 per individuo;

p) liquidazione amichevole di vertenze commerciali e di indennizzi per danni alle cose quando l'indennità da pagarsi non ecceda le lire 2000 e la liquidazione non possa pregiudicare quistioni di massima;

q) abbuono di tasse di sosta e di magazzinaggio fino all'importo di lire 100 per spedizione;

r) approvazione degli orari dei treni merci e presentazione alla Direzione generale degli orari dei treni viaggiatori, previ accordi, se del caso, con gli uffici locali della rete principale:

s) autorizzazione di corse speciali a tariffa normale in occasione di feste, fiere, pellegrinaggi, congressi e simili, fissandone gli orari;

t) provvedimenti necessari in caso di interruzione di linee o di gravi accidenti, per stabilire nel più breve tempo le comunicazioni e per rimediare, in ordine ai trasporti, alle conseguenze dell'interruzione, informando di tutto il Direttore generale;

u) emissione degli ordini di servizio e delle circolari d'ordine interno a fine di regolare i diversi rami di servizio, trasmettendone copia alla Direzione generale.

Art. 11.

L'Ingegnere capo di esercizio:

— cura l'applicazione dei regolamenti di esercizio, degli ordini generali e ordini di servizio, delle circolari, norme e istruzioni emanate dalla Direzione generale;

— provvede alle inchieste per le trasgressioni ai regolamenti di esercizio ed alle norme di polizia ferroviaria, per le anormalità, accidenti, infortuni ecc., avvenuti sulle linee ed alle proposte alla Direzione generale per inchieste su fatti di gravità speciale;

— studia e propone la sistemazione, i miglioramenti e gli aumenti degli impianti delle stazioni e delle linee in relazione ai bisogni determinati dal traffico;

— propone i miglioramenti ed aumenti degli impianti nelle stazioni comuni con la rete principale, prendendo, ove occorra, accordi con le Divisioni locali dei Servizi interessati della rete principale;

— interviene, ad invito del Direttore generale, nelle proposte in istudio presso il Servizio Costruzioni per impianti sulle linee della rete secondaria in costruzione;

— studia il movimento dei viaggiatori e delle merci e le condizioni del commercio in relazione alle tariffe ed al traffico locale, e fa al Direttore generale le proposte del caso per tutto quanto può giovare sia al perfezionamento del servizio in genere,

sia al miglioramento del servizio commerciale per combattere concorrenze, avviare nuove correnti di traffico, facilitare speciali trasporti;

— provvede all'esame dei reclami, voti e proposte che possono essere fatti dal pubblico in relazione a tutti i rami del servizio;

— segue l'andamento delle spese d'esercizio curando che siano contenute nei giusti limiti;

— provvede ai corsi d'istruzione tecnica del personale ed agli esami d'abilitazione per coprire posti d'organico;

— presenta le proposte per l'ammissione del personale in prova e per la nomina a stabile;

— presenta le proposte di aumenti normali ed anticipati e di promozioni di grado del personale, e le proposte di sussidi e gratificazioni che eccedano i limiti della sua competenza;

— provvede all'assegnazione permanente di funzioni superiori a quelle inerenti alla qualifica degli agenti fino alle funzioni del grado d'ispettore escluse;

— provvede ai passaggi di personale da uno ad altro ramo di servizio e alle proposte pei cambiamenti di qualifica;

— provvede all'assegnazione degli alloggi nei fabbricati delle stazioni e lungo le linee;

— determina i fabbisogni del personale d'esercizio;

— provvede alla tenuta dei fogli matricolari del personale dipendente;

— fornisce gli elementi necessari al Servizio Approvvigionamenti per le forniture occorrenti pel servizio delle ferrovie secondarie;

— provvede alla tenuta degli inventari del materiale rotabile e d'esercizio, ed al riscontro delle relative consistenze;

— dispone per la sospensione dell'accettazione delle merci e le eventuali deviazioni di trasporti nei casi di ingombri o di anormalità di servizio d'accordo, se del caso, con la Divisione locale del Movimento.

— provvede a quanto occorre per l'apertura all'esercizio di nuovi tronchi;

— provvede alla compilazione della statistica della percorrenza dei treni e del materiale, dei ritardi dei treni e di quelle altre statistiche che venissero indicate dalla Direzione generale;

— trasmette mensilmente al Direttore generale un breve rapporto sull'andamento del servizio, e rapporti speciali per fatti di particolare importanza;

— trasmette alla Direzione generale, nelle epoche stabilite, i dati e le notizie riguardanti le ferrovie secondarie per la compilazione della relazione annuale;

— interviene, ad invito del Capo compartimento di Palermo, alle riunioni del Comitato d'esercizio per esporre il proprio parere in ordine a provvedimenti che possono interessare l'esercizio delle ferrovie secondarie.

Art. 12.

L'Ingegnere capo di esercizio si rivolge:

a) ai magazzini della rete principale per la fornitura delle materie di consumo, dei materiali di scorta e di inventario e del vestiario uniforme;

b) alle officine della rete principale per tutte le riparazioni del materiale che non potessero essere eseguite nelle officine proprie, previ accordi da prendersi coi funzionari preposti alle officine medesime.

Gli Uffici Legale, Sanitario, di ragioneria e cassa del compartimento di Palermo, di concerto, ove occorra, con l'Ingegnere capo di esercizio, si occupano anche degli affari di rispettiva competenza riguardanti le ferrovie secondarie della Sicilia.

Gli uffici di controllo e di contabilità dei prodotti della rete principale si occupano anche della contabilità e del controllo prodotti della rete secondaria, e ad essi l'Ingegnere capo di esercizio si rivolge, a seconda della rispettiva competenza, per tutte le questioni che interessano le ferrovie secondarie, nonchè per tutte le informazioni e notizie che possano occorrergli sui prodotti del traffico delle secondarie a scopo statistico.

Art. 13.

L'Ingegnere capo di esercizio corrisponde direttamente con le pubbliche autorità, con le altre Amministrazioni e coi terzi

per affari che non si riferiscono a questioni di massima, e con i Capi dei Servizi centrali, dei Servizi dell'esercizio, dell'Istituto sperimentale e delle Divisioni compartimentali per ciò che riflette gli ordinari rapporti di servizio delle ferrovie secondarie con i Servizi, l'Istituto e le Divisioni suddette.

Art. 14.

Le attribuzioni e le facoltà dei riparti di esercizio distaccati che potranno essere istituiti saranno determinate con apposite norme approvate dal Direttore generale.

L'Ingegnere capo di esercizio stabilirà le attribuzioni dei vari riparti costituenti l'Ufficio dell'esercizio.

Art. 15.

Per tutto quanto eccede i limiti di competenza assegnatigli, l'Ingegnere capo di esercizio corrisponde col Direttore generale sottoponendogli progetti e proposte concrete e richiedendo, quando sia il caso, le autorizzazioni ed approvazioni necessarie.

Firma la corrispondenza con l'indicazione *l'Ingegnere capo di esercizio.*

Con la pubblicazione del presente ordine generale, restano abrogati l'Ordine generale n. 6-1911, ed ogni altra contraria disposizione.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 18 *febbraio* 1915.

Ordine di servizio N. 63. (C.).

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

(Vedi ordini di servizio N. 34, 40 e 51-1915).

A richiesta del ministero dei lavori pubblici, le ferrovie secondarie indicate nell'unito prospetto hanno accordato l'applicazione sulle loro linee, delle medesime facilitazioni vigenti sulle linee dello Stato pei trasporti di persone e cose occasionati dal terremoto e di cui gli ordini di servizio N. 34 e 40-1915.

Come risulta dal prospetto anzidetto, con una parte delle ferrovie ivi elencate esiste servizio cumulativo, con alcune esiste solo parzialmente, con altre soltanto servizio di corrispondenza per i trasporti di merci, e con altre. infine, non esiste alcun servizio. In relazione quindi al diverso stato di cose si dispone quanto appresso:

I. - Viaggiatori e bagagli.

a) - *Ferrovie con le quali esiste servizio cumulativo per entrambe le gestioni viaggiatori e bagagli per i trasporti in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.*

I trasporti:

delle persone scampate dal terremoto;

del personale di soccorso;

degli operai di Imprese accollatarie di lavori da compiersi sui luoghi colpiti dal terremoto;

dei bagagli di tutte le persone anzidette;

che si effettueranno da e per le stazioni delle linee che, dalle indicazioni esposte nell'unito prospetto, risultano ammesse al servizio cumulativo per entrambe le gestioni viaggiatori e bagagli, sono da considerarsi eseguiti anch'essi in servizio cumulativo in base, quindi, ad una sola richiesta e ad un solo documento di trasporto (biglietto, o foglio di via e scontrino bagaglio) per tutto il percorso delle due Amministrazioni, sotto l'osservanza delle disposizioni contenute al punto I dell'ordine di servizio N. 34-1915.

In conseguenza:

per i viaggi dei profughi e del personale di soccorso e pel trasporto del loro bagaglio non si dovrà riscuotere alcuna tassa nemmeno per il percorso delle ferrovie secondarie;

per i viaggi degli operai di Imprese accollatarie di lavori da compiersi sui luoghi colpiti dal terremoto (o di ritorno, eventualmente, dai luoghi stessi) e pel trasporto del loro bagaglio, si dovranno applicare e riscuotere, per il percorso delle ferrovie secondarie, le quote rispettivamente indicate alle colonne 8 e 15 del « prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari », edizione luglio 1913, *tenuto conto delle modificazioni ed aggiunte apportatevi con gli ordini di servizio N.* 379-1913; 46, 290 *e* 371-914 *e N.* 39-1915.

b) - *Ferrovie con le quali esiste servizio cumulativo soltanto per la gestione viaggiatori, o soltanto per quella bagagli.* — Nell'unito prospetto figura ammessa al solo servizio cumulativo pei viaggiatori la linea Varese-Cunardo-Luino della Società Varesina per imprese elettriche, (quantunque lo sia anche per i bagagli a tariffa ordinaria e per quelli delle concessioni speciali XI e XX), perchè, non ammettendosi in servizio cumulativo i trasporti militari, mancano per essa, alla colonna 15 del ripetuto prontuario, le quote da applicarsi pel trasporto dei bagagli degli operai delle suddette Imprese accollatarie di lavori pel terremoto. Così pure sono indicate come ammesse al solo servizio cumulativo per bagagli (benchè lo siano di fatto anche per alcune categorie di viaggiatori) le linee delle ferrovie « Nord-Milano » e quella Nardò-

Tricase-Maglie delle « Ferrovie Salentine », perchè, non essendo ammesso, sulle medesime, il trasporto di operai in base alle concessioni speciali XI e XX, non sono indicate per esse, alla colonna 8 del prontuario citato al comma precedente, le quote da riscuotere pei viaggi degli operai delle Imprese accollatarie di lavori.

Ciò stante:

in quanto trattasi di trasporti *gratuiti* (profughi del terremoto, personale di soccorso e loro bagaglio) valgono anche per le linee delle ferrovie anzidette le disposizioni di cui al precedente comma *a*);

in quanto trattasi invece di trasporti a pagamento (operai di Imprese accollatarie di lavori e loro bagaglio) si dovranno osservare — *pei casi di non ammesso servizio cumulativo* — le disposizioni seguenti:

1° - Per i trasporti in provenienza dalle ferrovie secondarie e diretti ai luoghi colpiti dal terremoto, le stazioni di transito ritireranno le richieste, mod. A o B, che, — secondo accordi presi con tutte le ferrovie secondarie nel caso di trasporti per i quali esse non possano provvedere per l'inoltro fino a destino — verranno loro presentate dai viaggiatori e daranno corso ai trasporti come se fossero eseguiti in servizio interno.

2° - Per i trasporti di cui trattasi (operai e loro bagaglio) in partenza dalle stazioni delle ferrovie dello Stato e diretti a stazioni delle ferrovie secondarie le stazioni, ritirando la richiesta di riduzione emessa dall'autorità per il percorso fino a destino, provvederanno per il viaggio, o per la spedizione del bagaglio, fino alla stazione di transito consegnando però ai viaggiatori od agli speditori una dichiarazione da cui risulti che la richiesta ritirata (della quale si indicheranno gli estremi) valeva anche per il percorso della ferrovia secondaria. Presentando tale dichiarazione alla gestione della ferrovia secondaria della stazione di transito gli interessati potranno ottenere l'applicazione della tariffa ridotta anche sul percorso della secondaria medesima.

c) ***Ferrovie con le quali non esiste servizio cumulativo viaggiatori e bagagli per trasporti in base alle concessioni spe-***

ciali ed al regolamento pei trasporti militari. — Nel caso di viaggi e di spedizioni di bagagli da o per stazioni delle ferrovie secondarie che dall'unito prospetto non risultano ammesse al servizio cumulativo viaggiatori e bagagli, le stazioni di transito e le altre delle ferrovie dello Stato si regoleranno nel modo indicato ai capoversi 1° e 2° del precedente comma *b*), coll'avvertenza che, quanto ivi è detto pei trasporti a tariffa ridotta, vale anche, in questo caso, per quelli gratuiti.

Dalle dichiarazioni che le stazioni rilasceranno pei trasporti diretti a ferrovie secondarie (capoverso 2°) deve sempre risultare se trattasi di persone aventi titolo al trasporto gratuito (profughi del terremoto e personale di soccorso) o di persone aventi titolo soltanto a riduzioni di tariffa (operai di Imprese accollatarie).

II. - Merci.

I trasporti, tanto di materiali da costruzione, attrezzi, viveri, medicinali ecc., quanto di masserizie, da e per stazioni delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato, di cui all'unito elenco, saranno effettuati con le norme stabilite per i trasporti ordinari, accordando anche per il percorso delle amministrazioni secondarie, secondo il caso, la gratuità o la riduzione del 50 per cento sui prezzi delle rispettive tariffe speciali.

La richiesta rilasciata dalle competenti autorità, che deve essere presentata dagli speditori per poter fruire delle accennate facilitazioni, va unita al documento che scorta il trasporto fino a destinazione; sull'altro documento, da trattenersi dalla stazione di transito, saranno da citarsi, a cura della stazione medesima (quando non lo abbia già fatto quella di origine) gli estremi della richiesta stessa.

Per i trasporti provenienti da località di amministrazioni ammesse o no al servizio di corrispondenza, indicate pure nell'allegato elenco, saranno da accordarsi le ripetute facilitazioni, qualora, insieme col documento di trasporto occorrente per il percorso sulle ferrovie dello Stato, sia consegnata la richiesta di cui sopra.

Per i trasporti in direzione opposta, cioè destinati definitivamente a località di amministrazioni ammesse o no al servizio di corrispondenza, la stazione destinataria dello Stato dovrà trattenere la richiesta, e consegnare all'amministrazione corrispondente, o al destinatario ove non esiste servizio di corrispondenza, una dichiarazione attestante che la merce è nelle condizioni volute per fruire delle agevolezze di cui trattasi anche sul percorso oltre le ferrovie dello Stato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 63 1915.

ELENCO

delle Ferrovie Secondarie che pei trasporti occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915 hanno concesso sullė loro linee le stesse facilitazioni vigenti sulle linee dello Stato.

FERROVIE SECONDARIE	LINEE	Servizio cumulativo cui sono abilitate		
		Viaggiatori	Bagagli	Merci
Ferrovie di Reggio Emilia.	Sassuolo-Reggio E.-Guastalla	*	*	*
	Bagnolo in Piano-Carpi . .	*	*	*
Ferrovia Reggio E.-Ciano d'Enza.	Reggio E.-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio E.	*	*	*
Strade Ferrate sovvenzionate.	Cancello-Benevento	*	*	*
Unione Industriale esercente la linea Lucca-Aulla.	Lucca-Bagni di Lucca . . .	*	*	*
	Bagni di Lucca - Castelnuovo di Garf.	*	*	*
	Aulla - Monzone - Monte dei Bianchi-Isolano	*	*	*
Ferrovie Salentine.	Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò . . .	*	*	*
	Nardò-Tricase-Maglie . . .	—	*	*
Ferrovie della Brianza Centrale.	Monza-Besana-Molteno . . .	*	*	*
Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie.	Brescia-Iseo	*	*	*
	Rovato-Edolo	*	*	*
	Orbetello-Porto S. Stefano .	*	*	*
Ferrovia elettrica di Valle Brembana.	Bergamo-S. Giovanni Bianco	*	*	*
Strada Ferrata di Biella.	Santhià-Biella	*	*	*
Società Varesina per imprese elettriche.	Varese-Cunardo-Luino . . .	*	—	—
Ferrovie Nord-Milano.	Milano-Erba	—	*	*
	Severo S. Pietro-Camnago .	—	*	*
	Milano-Saronno	—	*	*
	Saronno-Varese-Laveno . .	—	*	*

* **Ferrovie ammesse al servizio cumulativo (Per i viaggiatori e bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari).**

FERROVIE SECONDARIE	LINEE	Servizio cumulativo cui sono abilitate		
		Viaggiatori	Bagagli	Merci
Segue Ferrovie Nord Milano	Como-Varese	—	*	*
	Saronno-Como	—	*	*
	Novara-Saronno-Seregno . .	—	*	*
	Castellanza-Cairate Lonate-Ceppino	—	*	*
Ferrovia Bari-Locorotondo.	Bari-Locorotondo	—	—	*
Ferrovia della Valle Seriana.	Bergamo-Ponte della Selva .	—	—	*
Ferrovia Padova-Piazzola.	Padova-Piazzola	—	—	*
Ferrovia Massa M.-Follonica P.	Massa Marittima - Follonica Porto	—	—	*
Ferrovia Fossano-Mondovì-Villanova.	Fossano-Mondovì-Villanova .	—	—	**
Ferrovia Lago di Lugano.	Ponte Tresa-Luino	—	—	**
Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.	Sassuolo-Modena - Mirandola-Finale	—	—	**
Ferrovie Adriatico-Appennino.	Porto S. Giorgio - Fermo - Amandola	—	—	**
	Ortona-S. Vito-Castel di Sangro	—	—	**
Ferrovia Tortona-Castelnuovo Scrivia.	Tortona-Castelnuovo Scrivia.	—	—	**
Tramvia Civita Castellana-Viterbo.	Civita Castellana-Viterbo . .	—	—	—
Tramvia Soresina-Soncino.	Soresina-Soncino	—	—	—
Tramvia Basaluzzo-Frugarolo	Basaluzzo-Frugarolo . . .	—	—	—
Ferrovia Napoli-Nola-Baiano.	Napoli-Nola-Baiano	—	—	—
Ferrovia Cumana.	Napoli-Torre Gaveta	—	—	—
Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife.	Napoli-Piedimonte d'Alife . .	—	—	—

* Ferrovie ammesse al servizio cumulativo. (Per i viaggiatori e bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari).

** Ferrovie ammesse soltanto al servizio di corrispondenza, pei trasporti di merci.

Ordine di servizio N. 64. (C.).

Servizio italo-germanico.

Con effetto immediato vengono estesi ai trasporti di zolfo in partenza da Savona i prezzi speciali, per le percorrenze estere, applicabili soltanto dagli scali di Genova, esposti col richiamo (1) per alcune stazioni germaniche nella tariffa eccezionale N. 23 P. V. alle pagine 405-411 della Parte II A della tariffa italo-germanica. Epertanto la nota (1), che figura appiedi delle dette pagine, va sostituita dalla seguente:

« (1) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni in partenza da Genova e dagli scali di Genova, S. Benigno e S. Limbania, nonchè da Savona Letimbro e Savona Marittima ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 65. (M.).

Servizio di transito dei carri completi a P. V. sulla Ferrovia Suzzara-Ferrara.

(Vedi Ordine di servizio n. 26-1915).

Fra le stazioni dello Stato, indicate nell'allegato N. 1 all'ordine di servizio n. 26-1915, i cui trasporti a P. V. a carro completo devono, a termini dell'art. 15 della parte quarta dell'ordine di servizio stesso, essere consegnati alla ferrovia Suzzara-Ferrara, per il trasporto in transito sulla sua linea, vanno comprese anche le stazioni di Glorie e di Torre de' Picenardi.

Pertanto nell'allegato 1 all'ordine di servizio suddetto, alle pagine 64, 65 e 66 dovrà essere aggiunta: nella prima colonna dopo il nome della stazione di Ferrara ecc. quello di Glorie; a

pagina 66 nella seconda colonna dopo la stazione di Soresina quella di Torre de' Picenardi e di contro, nella 3ª colonna, l'istradamento di Piadena-Mantova-Suzzara.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 66. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordine di servizio N. 352-1914).

Nell'elenco delle deviazioni ammesse per i viaggi a tariffa differenziale A, pubblicato con la 18ª appendice all'edizione delle « Tariffe e condizioni valevole per il continente e con la 9ª appendice all'edizione valevole per la Sicilia, debbono essere praticate le seguenti aggiunte:

PERCORSI da o viceversa	a	Via più breve	Deviazione	Maggior percorso Km.
Alessandria. .	Verona	Piacenza-Mantova	Mortara-Milano	3
Bergamo. . . .	Brescia	Rovato.	Treviglio-Rovato	23

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 67. (C).

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

(Vedi ordini di servizio n. 34, 40, 54 e 63-1915).

A partire dal 10 marzo 1915 verranno messe in uso, per la concessione della gratuità, o della riduzione, ai trasporti occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915, nuove richieste di *color rosa,* Mod. A, B e C, appositamente istituite, le quali portano stampato in testa la dicitura, comune a tutte: « Provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915 (R. decreto N. 39 del 21 gennaio 1915 ».

Ciascun modello delle richieste è intitolato come segue:

Mod. A; viaggi di persone scampate dal terremoto, del personale di soccorso, o di operai di imprese accollatarie di lavori sui luoghi colpiti dal terremoto;

mod. B; trasporto dei bagagli delle persone scampate dal terremoto, del personale di soccorso e degli operai di Imprese accollatarie di lavori;

mod. C: trasporti di materiali, attrezzi, indumenti, suppellettili, viveri, medicinali, masserizie, ecc.

Le nuove richieste sono riunite in fascicoli di 20 esemplari ciascuno, progressivamente numerati da 1 a 20. Anche i fascicoli sono progressivamente numerati.

Nel resto le nuove richieste *rosa* sono conformi alle corrispondenti richieste della concessione speciale B., ed hanno lo spazio « Annotazioni » per indicarvi — nel modo stabilito dal decreto ministeriale 23 gennaio 1915 (Boll. Uff. 5-1915) — la gratuità o la riduzione di tariffa concessa ai trasporti; per cui restano confermate, circa il loro uso tutte le disposizioni impartite con l'ordine di servizio N. 34-1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 68. (M. C. L.).

Sospensione dell'esercizio della fermata di " Via Cattaneo ".

In dipendenza del collocamento di armature nella galleria Cattaneo II, dal giorno 12 febbraio 1915 e fino a nuovo avviso è stato sospeso l'esercizio della fermata di « Via Cattaneo » della linea Genova-Spezia.

Durante tale periodo di sospensione i biglietti di abbonamento per « Via Cattaneo » saranno tenuti validi per la stazione di Nervi.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio — edizione 15 dicembre 1914 — a pagina 10, di fronte al nome di « Via Cattaneo » si dovrà esporre il richiamo (54) trascrivendo in calce della pagina 12 la seguente annotazione.

(54) *Provvisoriamente esclusa da ogni servizio*

e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato volume primo — edizione giugno 1914 », - a pag. 64, di contro al nome di « Via Cattaneo » si dovrà esporre il richiamo (*d*) cancellare nelle colonne 6 e 7 le indicazioni V (6) e B(6) e trascrivere in calce alla pagina stessa l'annotazione seguente:

(*d*) *Provvisoriamente esclusa da ogni servizio.*

Ordine di servizio N. 69. (S.).

Modificazione alla circoscrizione dei Riparti Movimento del Compartimento di Torino.

A datare dal 15 marzo 1915 la circoscrizione dei Riparti 5°, 6°, 8°, 9° e 10° della Divisione Movimento di Torino viene modificata come appresso:

5° Riparto — *Asti*	Trofarello (e) - Alessandria (e); Asti - Castagnole (e); Asti - Chivasso (e).
6° » — *Alessandria*	Alessandria-S. Giuseppe di C. (e)-Cantalupo-Bra (e); Asti (e) - Acqui; Alessandria - B. Bormida (i).
8° » — *Mortara*	Vercelli (e) - Cava Carbonara; Novara (e) - Torreberetti; Mortara-Corsico (i); B. Gravellone (e) - Alessandria (e).
9° » — *Novara*	Domodossola (e) - Borgomanero (i) - Novara; Varallo - Romagnano (i) - Novara; Novara - Rho (e) - Santhià (e) - Arona (e).
10° » — *Chivasso*	Aosta - Chivasso; Torino Dora (e) - Novara (e).

Ordine di servizio N. 70. (C.).

Servizio merci italo-svizzero.

(Vedi ordine di servizio N. 18-1915).

Con effetto dal 16 marzo 1915 saranno da asportarsi nella Parte II della tariffa diretta italo-svizzera, e precisamente nella tariffa eccezionale N. 24 P. V. del percorso estero (ristampata col 1° supplemento del 1° gennaio 1915), le seguenti aggiunte:

A pag. 180. — Nell'intestazione della detta tariffa fra gli scali da o per i quali possono essere eseguiti i trasporti, introdurre a suo posto i seguenti:

Ancona Mandracchio, Magazzini di petrolio, la banchina del porto ed i magazzini generali; Bari; Brindisi porto; Livorno marittima; Oneglia; Porto Maurizio; Spezia scalo marittimo.

A pag. 181:

		Prezzi per quintale	
Hauptwil.	Chiasso	3.39	2.97
	Pino. .	3.09	2.71

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di servizio N. 71. (C.).

Tariffa speciale comune pel trasporto a P. V. accelerata delle derrate alimentari in servizio italo-inglese (edizione 15 luglio 1913).

Con riferimento all'ordine di servizio n. 394-1914 e di conformità a comunicazioni pervenute dalle ferrovie francesi, si avverte che la tariffa speciale summenzionata resta sospesa anche pei

trasporti destinati a Londra (*Blackfriars, Stewarts Lane*) con istradamento obbligatorio via Modane-Boulogne o via Modane-Calais.

Dalla data del presente l'accettazione dei trasporti resta quindi limitata ai soli trasporti destinati a Londra (*Willow-Walk*) con l'istradamento obbligatorio via Modane-Dieppe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 72. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N.4-1915).

Nella parte II A, della tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico (edizione 1° gennaio 1912) sono da introdursi, nelle sedi opportune, le seguenti aggiunte e modificazioni:

Fascicolo I - Pag. XXII - *Elenco delle stazioni austriache ed ungheresi.*

Inserire, nella sede opportuna, il nome della stazione di *Smiritz*, con le distanze appresso indicate:

Smiritz	St. B.	1023	—	800	902	930

Fascicolo 1 a Pag. 28 - Aggiungere nella sede opportuna il nome della suddetta stazione di *Smiritz* coi seguenti prezzi, valevoli per la tariffa speciale 3, a datare dal 1° marzo 1915.

St. B. Smiritz . .	Peri	2,67
	Pontebba . .	2,06
	Cormons. . .	2,18
	Cervignano .	2,32

Pag. 59, 63 e 67. - *Tariffa eccezionale* N. 1. I prezzi attuali della serie *O* stabiliti per le sottoindicate stazioni, vanno annullati e sostituiti come segue:

St. B. Freistadt i. S.	Peri	2,37
	Pontebba	2,04
	Cervignano	2,07
St. B. Mähr-Ostrau-Oderfurt	Peri	2,23
	Pontebba	1,94
	Cormons	1,79
	Cervignano	1,90
St. B. Schönbrunn-Witkowitz	Peri	2,22
	Pontebba	1,93
	Cormons	1,79
	Cervignano	1,91

I prezzi da Freistadt i. S. sono applicabili dal 1° marzo 1915, quelli da Mähr-Ostrau-Oderfurt e da Schönbrunn-Witkowitz dal 15 febbraio c. a.

Pag. 110 e 112. - *Tariffa Eccezionale N. IV*. Aggiungere nelle rispettive sedi le seguenti stazioni con gli appresso indicati prezzi, valevoli dal 20 febbraio 1915.

		A		B	
		a	*b*	*a*	*b*
S. B. Komarom	Peri	3.60	2.31	3.60	2.42
	Pontebba	3.26	2.28	3.28	2.49
	Cormons	2.86	1.84	2.86	1.94
	Cervignano	2.91	1.86	2.91	1.94

		A		B	
		a	*b*	*a*	*b*
S. B. Sisak	Peri	3.11	1.99	3.11	2.10
	Pontebba	2.49	1.77	2.49	1.98
	Cormons	1.81	1.17	1.81	1.23
	Cervignano	1.89	1.21	1.89	1.26
S. B. Szombathely	Peri	3.09	1.98	3.09	2.08
	Pontebba	2.83	1.98	2.83	2.18
	Cormons	2.36	1.52	2.36	1.60
	Cervignano	2.43	1.56	2.43	1.63

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazione.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 13 febbraio 1915, n. 86 del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta G. Breglia di Napoli e per essa la signora Giorgia Breglia di Vincenzo, unica proprietaria della ditta, ed il suo procuratore sig. Luigi Montagna di Gennaro.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 4v (C.).

Agevolezze di tariffa per i trasporti di agrumi di produzione nazionale.

(Vedi ordine di servizio N. 2v e 3v-1915).

Con riferimento all'ordine di servizio N. 2v-1915, si avverte che anche le Amministrazioni, qui appresso nominate, hanno consentito ad ammettere in servizio cumulativo i trasporti di piccoli colli di agrumi, di cui il punto I dell'ordine di servizio N. 1v-1915, in base alle stesse condizioni della tariffa speciale N. 11 G. V., ed ai seguenti prezzi per quanto riguarda il loro percorso:

AMMINISTRAZIONE	Fino a 25 kg.	Da oltre 25 fino a 40 kg.
Ferrovia Varese-Porto Ceresio	0.40	0.40
» Roma-Ronciglione-Viterbo	0.50	0.50
» Roma-Albano-Nettuno	0.50	0.50
» Nardò-Tricase-Maglie	0.50	0.60
» Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò C. (1)	—	—
» Bari-Locorotondo	0.30	0.45
Lago d'Iseo	0.30	0.50

(1) Per i trasporti in partenza da stazioni della ferrovia Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò C. (comprese Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale) si applicano sul percorso cumulato delle ferrovie dello Stato e della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, soltanto i prezzi di cui il punto I dell'ordine di servizio N. 1v-1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 2^v (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 marzo 1915 estendendolè ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 di cui l'ordine di servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Parte III. — N. 9 - 4 marzo 1915.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

BI^{CR}_{Z} N. 29.452; 29.472; 29.476.

CI^{CR}_{Z} N. 41.394.

BAGAGLIAI.

DI^{CR}_{Z} N. 84.604; 84.607.

DUI^{CR} » 96.560; 96.564; 96.591; 96.596; 96.627; 96.647; 96.651; 96.652; 96.656; 96.692; 96.701; 96.725; 96.728; 96.734.

CARRI.

F N. 174.467 a 174.469; 174.477 a 174.479; 174.648 a 174.650; 174.659 a 174.661; 174.669 a 174.671; 174.873 a 174.875; 174.884 a 174.836; 174.897 a 174.899; 175.073 a 175.075; 175.086 a 175.088; 175.097; 175.098; 175.200 a 175.202; 175.214 a 175.216; 175.226 a 175.228; 175.241 a 175.243; 175.884 a 175.886; 176.053 a 176.055; 176.069 a 176.071; 176.082 a 176.685; 176.097 a 176.099; 176.689 a 176.692; 176.802 a 176.804; 176.813 a 176.815; 177.079 a 177.081; 177.097 a 177.099; 177.200 a 177.202; 177.217 a 177.219; 177.227 a 177.229; 177.236 a 177.238; 177.241 a 177.243; 177.254 a 177.256; 177.265 a 177.267; 177.686 a 177.688; 177.809 a 177.811; 177.820 a 177.822; 178.067 a 178.069; 178.088 a 178.090; 178.2[illegible]5 a 178.2[illegible]7; 178.495 a 178.497; 178.607 a 178.609; 178.884 a 178.886; 178.892 a 178.894; 179.230 a 179.232; 179.238 a 179.240; 179.248 a 179.250.

Da distribuire agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÉ.

Circolare N. 11R (C.).

XIII Congresso dell'associazione dei comuni in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 23 febbraio al 1° marzo 1915.

Ritorno: dal 28 febbraio al 6 marzo 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

N. B. Le disposizioni di cui la presente circolare furono già impartite alle stazioni dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÉ.

Roma, 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 12R (C.).

VIII. Congresso dei segretariati laici di emigrazione in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 4 al 9 marzo 1915.

Ritorno: dal 7 al 12 marzo 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Roma, 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Rappresentanza dell'amministrazione in giudizio Art. 12 ultimo comma della legge 7 luglio 1907.

Ai sensi dell'art. 12 della legge 7 luglio 1907, N. 429, modificato col R. D. 28 giugno 1912, N. 728, il Capo di ciascun compartimento rappresenta l'amministrazione nelle cause di competenza delle magistrature giudiziarie ed amministrative residenti nel territorio a tal fine assegnato a ciascun compartimento e conserva la rappresentanza anche se in corso di lite la causa sia portata a cognizione di magistratura residente in altro compartimento. Coerentemente a ciò è inammissibile il ricorso per Cassazione notificato al Capo del compartimento della sede del Supremo Collegio, quando il guidizio di merito si è svolto nel contraddittorio del titolare di altra circoscrizione compartimentale, non essendo invocabili nel caso le norme riguardanti la legale rappresentanza delle altre pubbliche amministrazioni.

CASSAZIONE TORINO, 10-14 novembre 1914. — Società Italiana Industria del gas c. FF. SS.

FATTO.

La Società Italiana dell'Industria del gas chiamava innanzi al Tribunale di Massa l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed esponeva: — che essa attrice possiede un terreno situato in prossimità della stazione ferroviaria di Carrara ove sorgono gli edifizi occorrenti alla sua industria, che in detto terreno erasi da moltissimi anni formata una sorgente la quale fino all'epoca della costruzione della Officina era stata regolarmente racchiusa in un condotto che

si riversava in apposita vasca; che l'acqua raccolta in quantità non inferiore a 60 litri per minuto era destinata e serviva allo spegnimento del carbone, alla depurazione e condensazione del gas, ed alla inaffiatura del giardino; che nell'anno 1911 l'Amministrazione delle ferrovie per l'ampliamento della stazione ferroviaria aveva eseguito dei profondi lavori di sterro, donde era derivata la quasi totale scomparsa dell'acqua sorgente nel fondo dell'attrice e quivi raccolta; che di tale danno la convenuta Amministrazione doveva rispondere; laonde chiedeva o la riduzione in pristino o quanto meno una congrua indennità.

Il Tribunale con sentenza 24-30 maggio 1913 respinta l'eccezione di incompetenza per territorio e quella di mancanza di giurisdizione, riteneva che fosse nella specie applicabile l'art. 578 codice civile quando fosse provato che gli scavi eseguiti dalla convenuta a qualunque distanza dal fondo in cui trovavasi la sorgente avesse prodotto la recisione della vena sotterranea dalla quale essa era alimentata ed ammetteva quindi i capitoli di prova testimoniale che a tale scopo erano stati dall'attrice dedotti, disponendo inoltre la perizia dalla attrice medesima instata per constatare sulla base delle risultanze della inchiesta e di ogni altro elemento giuridicamente valutabile, se la sorgente in questione avesse a causa dei lavori di sterro eseguiti dalla Amministrazione ferroviaria subìto una diminuzione nella quantità dell'acqua, ed in caso affermativo determinare la quantità del danno.

Avendo da tale sentenza appellato l'Amministrazione delle ferrovie, la Corte d'appello di Genova con la pronuncia ora sottoposta al giudizio di questo collegio, dopo di aver osservato che non era il caso di decidere sulla eccezione di incompetenza territoriale perchè la convenuta vi aveva rinunciato e che prima di ogni altra doveva risolversi la questione se nella fattispecie ricorrevano gli estremi per l'applicazione dell'art. 578 cod. civ. vedere, cioè, se il caso in esame, considerato nella sua materialità di fatto rientrava fra quelli in detto articolo contemplati, decise tale questione nel senso che l'accennata disposizione di legge non sia applicabile quando gli sterri e gli scavi siano operati ad un fine diverso da quello di scoprire ed usufruire le acque defluenti nel fondo inferiore; sicchè avendo avuto tutt'altro scopo i lavori compiuti dalla convenuta Amministrazione -- ritenne inammessibile l'azione con-

tro di lei proposta dalla Società ricorrente ed in questi sensi riformò la sentenza del Tribunale respingendo senz'altro la domanda attrice.

Contro questa sentenza ricorre la Società Italiana dell'industria del gas domandandone l'annullamento per violazione degli articoli 3 e 4 delle disposizioni sulla interpretazione ed applicazione della legge e degli articoli 540 e 578 cod. civ.; 517, N. 3, cod. procedura civile.

Resiste a detto ricorso il Sig. Ing. Comm. Vincenzo Cappello nella qualità di Capo del compartimento di Torino opponendo in via pregiudiziale l'inammissibilità del ricorso in quanto lo stesso dovesse essere invece notificato al Capo del compartimento di Genova e chiedendo, in via subordinata, il rigetto del ricorso.

IN DIRITTO.

Osserva che fondata è la eccezione pregiudiziale di inammissibilità del ricorso per essere il medesimo stato notificato al Capo del compartimento di Torino anzichè a quello di Genova che aveva rappresentato l'Amministrazione nel giudizio di appello.

L'articolo 12 della legge 7 luglio 1907, N. 429, modificato dal R. D. 28 giugno 1912, N. 728, stabilisce infatti in modo tassativo che il capo di ciascun compartimento rappresenta l'Amminitsrazione nelle cause di competenza delle magistrature giudiziarie ed amministrative residenti nel territorio e tal fine assegnato a ciascun compartimento dal decreto Reale di cui all'art. 11 e *conserva la rappresentanza anche se in corso di lite la causa sia portata a cognizione di magistratura residente in altro compartimento.*

E poichè il R. D. 5 agosto 1912, N. 207, in esecuzione del citato art. 11 della legge, fissando i limiti delle circoscrizioni territoriali precisamente ai fini della rappresentanza legale attribuisce al Capo del compartimento di Genova la rappresentanza della Amministrazione nelle cause di competenza dell'Autorità giudiziaria comprese nella giurisdizione della Corte di Genova, ne deriva che legittimamente nella causa attuale, come quella che era stata proposta innanzi al Tribunale di Massa, l'anzidetta rappresentanza al sopravvenire delle nuove disposizioni legislative venne assunta dal Capo compartimento di Genova, il quale per effetto del già riferito

articolo 12 della legge modificato col R. decreto 28 giugno 1912, N. 728, conservava la rappresentanza medesima nell'ulteriore giudizio di Cassazione ed al quale perciò avrebbe dovuto essere notificato il relativo ricorso.

Invano di fronte alle accennate disposizioni che regolano *in modo speciale la rappresentanza* delle ferrovie nelle cause si invocano dal ricorrente norme precedenti o riguardanti in genere le altre pubbliche amministrazioni essendo coteste norme incompatibili con le più recenti onde si ritenne opportuno di disciplinare in modo diverso la rappresentanza legale per quanto particolarmente riguarda le ferrovie, e dovendosi perciò quelle norme precedenti ritenere da quest'ultime abrogate, tanto per ciò che riflette la rappresentanza nelle cause attive quanto per ciò che concerne la rappresentanza nelle passive, non facendosi nè essendovi ragione di fare alcuna distinzione in proposito.

Poco esattamente d'altronde, si afferma dalla Società ricorrente che la regola sancita dall'art. 12 del R. D. 28 giugno 1912, si concreta nel disporre che la rappresentanza delle ferrovie è affidata al Capo del compartimento in cui ha sede l'Autorità giudiziaria chiamata a decidere la causa.

Detto art. 12 non contiene invero una norma generale nei termini o nei casi affermati dalla ricorrente con riferimento, cioè, al territorio normale di ciascun compartimento, ma con riferimento ad un territorio che doveva essere assegnato (come fu assegnato col R. D. N. 907 del 5 agosto 1912 mediante la tabella B ivi contenuta) a ciascun compartimento, ai fini speciali della rappresentanza legale, e, per di più, lo stesso articolo tassativamente dispone, come già fu rilevato, che la rappresentanza è conservata dal Capo compartimento anche quando la causa è portata avanti autorità residenti in altro compartimento.

Dunque la Società ricorrente non ha ragione di insistere nel volere applicata una norma che non è più in vigore per le amministrazioni ferroviarie nei cui riguardi, come già ebbe a notare questo Supremo Collegio con la sentenza 11 luglio 1914 in causa ferrovie c.° Curli, si volle conservare la rappresentanza a quell'autorità che avendola avuta in precedenza è meglio informata della causa e in condizione di meglio provvedere alle sue esigenze.

Oppone tuttavia la Società ricorrente che le ferrovie avrebbero colla loro comparizione sanata la nullità del ricorso, e che, ad ogni modo, non essendo stata la sentenza della Corte di Genova, nei modi di legge notificata, dovrebbe riconoscersi in essa ricorrente il diritto di notificare altro ricorso in quanto pel difetto di decorrenza del termine, la sentenza predetta non sarebbe ancora passata in giudicato.

Ma neanche queste ulteriori difese della Società sono attendibili, dovendosi, infatti, pei motivi sopra accennati ritenere che il ricorso non doveva essere notificato al Signor Vincenzo Cappello Capo del compartimento di Torino precisamente perchè questo funzionario non poteva rappresentare legalmente nell'attuale giudizio l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed avrebbe invece dovuto lo stesso ricorso essere notificato al Capo del compartimento di Genova non sarebbe lecito per la contraddizione che nol consente affermare ad un tempo che lo stesso Vincenzo Cappello presentatosi per contrastare appunto la sua veste di rappresentante delle ferrovie, abbia con una pretesa materia pregiudicato la pubblica Amministrazione — essendo chiaro che se questa non poteva essere notificata in persona di detto funzionario perchè non la rappresentava, neppure egli aveva facoltà per lo stesso motivo di mancanza di veste di sanare, comparendo, il difetto del ricorso.

Non trattandosi poi di nullità riguardante la semplice formalità della notificazione dell'atto per cui si debba come nel caso previsto dall'ultimo capoverso dell'art. 145 cod. proc. civ. consentire alla parte di rinnovarla; ma di nullità sostanziale come ripetute volte da questa Corte ritenuta quella consistente nell'avere citato o notificato persona diversa da quella che per legge rappresenta la parte conveunta, ne consegue che allo stato della cosa altro non resta a questo Supremo Collegio che pronunciare la inammessibilità dell'attuale ricorso senza uopo di vedere se la impugnata sentenza della Corte di Genova sia stata o meno regolarmente notificata.

P. Q. M. - Dichiara inammissibile il ricorso. — *Omissis.*

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 61. (Bollettino Ufficiale N. 8-1915).

A pag. 178, 21ª riga, dopo le parole « (edizione giugno 1914) » aggiungere quanto segue:

« a pag. 65, di fronte al nome di Vogogna (fermata) apporre la lettera S nella colonna 13ª ed »

Circolare N. 15. (Boll. 8-1915). — A pag. 185, 2ª linea, invece di « acido pirico », leggasi: « acido picrico ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VIII - N. 10 11 MARZO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima. — Leggi e Decreti:

27 febbraio 1915. — D. M. che conferma il cav. rag. Antonio Sommaruga nella carica di membro del Consiglio generale del traffico . . Pag. 91

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 73. — Cambiamento di nome della fermata di Civita Lavinia . . . . Pag. 219

Ordine di servizio n. 74. — Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia) . . . . » 220

Ordine di servizio n. 75. — Riduzione di tariffa per i trasporti di granoturco e di farina di granoturco in servizio interno e cumulativo italiano . . . . » 000

Circolare n. 18. — Agenzia di città a Venezia . . . . » . 221

Circolare n. 19. — Certificati di origine per i trasporti di merci destinati alla Gran Bretagna . . . . » 224

Istruzione n. 1. — Rilascio dei certificati di riconoscimento per il prelievo dei medicinali. . . . . » 225

Comunicazioni. — Esclusione dalle gare . . . . » ivi

Variazioni all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria . . » 226

Roma, marzo 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

Ordine di servizio n. 5v. — Attivazione dell'orario generale 15 marzo 1915. Pag. 17

In appendice:

Circolare n. 13R. — Congresso dei corrieri e commissionari italiani in Milano . . . . Pag. 19
Circolare n. 14R. — Congresso agrario in Roma. . . . . » 21

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 61

D. M. *27 febbraio 1915, che conferma il cav. rag. Antonio Sommaruga nella carica di membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63, lett. *d)* e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sulla designazione fatta dal Comitato permanente dell'Unione italiana delle ferrovie d'interesse locale e di tramvie, sedente in Milano, nella sua seduta del 7 gennaio 1915;

DECRETA:

Il sig. cav. rag. Antonio Sommaruga è confermato per un altro quadriennio nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante dell'Unione predetta.

Roma, addì 27 febbraio 1915.

Il Ministro: CIUFFELLI.

Ordine di servizio N. 73. (M.).

Cambiamento di nome della fermata di Civita Lavinia.

A datare dal 15 marzo 1915, la fermata di Civita Lavinia, della linea Roma-Velletri, assumerà la nuova denominazione di « Lanuvio ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » si dovrà:

alle pag. 23 (ediz. 1914) e 225 (ediz. 1908), depennare il nome della fermata di Civita Lavinia con le relative indicazioni;

alle pag. 31 (ediz. 1914) e 227 (ediz. 1908), inscrivere fra le stazioni di Lancenigo e Lapio il nome della fermata di Lanuvio con le indicazioni che risultavano per la fermata di Civita Lavinia rispettivamente alle pagine 23 e 225;

a pag. 95, tab. 102 (ediz. 1914), cambiare Civita Lavinia in Lanuvio.

Conforme modificazione dovrà apportarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome della fermata suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di servizio N. 74. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia).

(Vedi ordine di servizio N. 339-1914).

Col 16 marzo 1915, lo zucchero comune sarà ammesso al trasporto in base al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica, limitatamente alle spedizioni a vagone completo di almeno 5 tonnellate in partenza dalla stazione di Bologna per i soli transiti di Livorno e Venezia e con l'applicazione dei seguenti prezzi speciali:

per il percorso ferroviario

L. 13,67 a tonnellata per i trasporti in transito a Livorno;

L. 14,16 a tonnellata per i trasporti in transito a Venezia.

Nei detti prezzi sono compresi il diritto fisso, la soprattassa di stazione e l'aumento del 6 per mille.

per il percorso marittimo

L. 20,50 a tonnellata per i trasporti in transito a Livorno;

L. 15 a tonnellata per i trasporti in transito a Venezia.

Opportuna aggiunta dovrà, quindi, essere fatta a pag. 68 delle « Condizioni e Tariffe » valevoli pel servizio cumulativo anzidetto (edizione 1° gennaio 1913).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 75. (C.).

Riduzione di tariffa per i trasporti di granoturco e di farina di granoturco in servizio interno e cumulativo italiano.

(Vedi ordine di servizio N. 41-1915).

Con riferimento all'ordine di servizio n. 41-1915, si avverte che la riduzione del 50 per cento sui prezzi delle tariffe speciali n. 101 (comprese le corrispondenti classi 18 e 19 del servizio cumulativo con la Sardegna) ed eccezionali n. 1051 e 1052, per le rispettive zone di competenza, deve essere accordata, per il percorso della rete dello Stato, anche per le spedizioni di granoturco e farina di granoturco in servizio interno e cumulativo italiano che saranno presentate dall'11 marzo fino a tutto il mese di giugno 1915.

Sono esclusi dalla riduzione anzidetta i trasporti di granoturco destinato alla distillazione.

Tutte le disposizioni dell'ordine di servizio sopra citato, riguardanti i trasporti di frumento e farina di frumento, valgono anche per i trasporti di granoturco e farina di granoturco.

Si richiama l'attenzione delle stazioni su quanto è detto nel secondo capoverso del presente ordine di servizio, avvertendo che sono da escludersi dalla riduzione i trasporti di granoturco diretti a distillerie, nonchè quegli altri pei quali si abbbiano fondate ragioni per ritenere che si tratti di merce destinata alla distillazione, nel qual caso, sui documenti di trasporto dovrà essere praticata, a cura della stazione, una annotazione giustificante l'esclusione del trasporto dal beneficio della riduzione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 18. (C.).

Agenzia di città a Venezia.

Col giorno 16 marzo 1915 viene modificato l'attuale corrispettivo per la presa e consegna dei pacchi ferroviari da e per la stazione di Venezia S. Lucia ed ammessa la provvigione di L. 0,05 per le operazioni di dazio consumo dei pacchi stessi. Con lo stesso giorno il servizio dei trasporti a domicilio in quel comune verrà esteso, con prezzi speciali, all'isola del Lido.

Nel foglio allegato sono indicate le relative varianti ed aggiunte da introdursi tanto nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », quanto nel « Prontuario delle distanze chilometriche, edizione 1914 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

" Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio "

(edizione 1912)

Allegato alla Circolare N. 18-1915.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

" Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio "

(Edizione 1912)

A pag. 33 sostituire le attuali indicazioni nelle colonne dei corrispettivi per la stazione di Venezia con quelle risultanti dal seguente quadro:

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO E PREZIOSI		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				

													al Comune di Venezia, eccezione fatta per le isole della Giudecca e del Lido. Per quest'ultima vedi appresso la tariffa speciale.
1ª e 2ª	Id. per l' isola del Lido.	—	0.50 (3)	—	—	1.50	2.—	1.—	1.—	1.50	1.—	1.—	Il servizio di presa e consegna al Lido sarà limitato a S. Elisabetta e precisamente alle abitazioni comprese fra Via Antonio Loredan da una parte e Via S. Emo dall'altra.

Alla stessa pag. 33 aggiungere in calce la seguente nota:

« (3) Si esige la provvigione di L. 0.05 per le operazioni di dazio consumo ».

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

al " Prontuario Generale delle distanze chilometriche "

(Edizione 1914)

A pag. 63 sostituire l'attuale nota (13) con la seguente:

« (13) Escluse le isole dell'estuario appartenenti al Comune di Venezia, eccezione fatta per quelle della Giudecca e del Lido ».

Circolare N. 19. (C).

Certificati di origine per i trasporti di merci destinati alla Gran Bretagna.

Il Governo Brittannico ha stabilito la presentazione di certificati d'origine *rilasciati da Autorità consolari inglesi* per ammettere all'importazione nel Regno Unito le merci provenienti dall'Italia.

Sono esenti da tale obbligo i seguenti trasporti:

a) alimenti, legname, cartone di paglia, pasta di legno, granito, ghiaccio, catrame e carburo di calcio;

b) spedizioni singole di valore non eccedente 25 sterline;

c) merci da importarsi con permesso speciale del Governo inglese.

In conseguenza di quanto precede si avverte che, indipendentemente dal certificato d'origine voluto dalla Dogana francese anche per i trasporti in solo transito dalla Francia, di cui alla Circolare N. 3-1915 ed in aggiunta agli ordinari documenti, le stazioni devono esigere dai mittenti che i trasporti di merci destinati alla Gran Bretagna, salvo le eccezioni sopra specificate, siano scortati dal certificato d'origine compilato e rilasciato da Autorità consolari inglesi.

Ad ogni modo si fa presente che, l'osservanza della prescrizione di cui trattasi compete esclusivamente alle parti speditrici, per cui l'Amministrazione ferroviaria declina ogni e qualsiasi responsabilità diretta od indiretta per tutte le conseguenze che potrebbero derivare dalla mancata od imperfetta osservanza delle prescrizioni medesime.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 21 e 22.

Istruzione N. 1. (San.).

Rilascio dei certificati di riconoscimento per il prelievo dei medicinali.

In relazione a quanto è disposto nell'Istruzione N. 6-1914, si dà facoltà agli Uffici di rilasciare agli agenti che abitano lontano dai centri o a persone di loro famiglia, il modulo di riconoscimento per il prelievo dei medicinali (San. 29) nello stesso momento che gli uffici ricevono la denunzia di malattia e che emettono il modulo di invito al medico di riparto per la visita.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 23 febbraio 1915 del ministro della guerra, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il Sig. Alfredo Fornasari fu Giuseppe domiciliato in Roma, corso Umberto I 53-54.

Esclusione dalle gare. — Fino al 31 marzo 1916 gli impresari Panaro Raffaele e figlio Domenico restano esclusi dal fare offerte per contrattazioni di conto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

VARIAZIONI all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
1ª	Rappresentante	**Capo** ing. cav. uff. Giuseppe - Capo Divisione - Div. Lavori - Bari.	**Capo** ing. cav. uff. Giuseppe - Capo Divisione - Div. Lavori Napoli (Linee Calabresi).
1ª	Delegato	**Renda** cav. ing. Domenico - Ispettore Capo - Sez. Lavori. Messina.	**Renda** cav. ing. Domenico - Ispettore Capo - Uff. Div. Lavori Napoli (Linee Calabresi).
2ª	Rappresentante supplente	**Perucatti** ing. Filippo - Ispettore - Rip. Traz. Catania.	**Perucatti** ing. Filippo - Ispettore - Div. Traz. Napoli.
2ª	Delegato	**Bongioanini** ing. Amedeo - Ispett. Princ. - Riparto di ispez. Trazione Spezia.	**Bongioanini** ing. Amedeo - Ispett. Princ. - 1° rip. trazione Bologna.
2ª	Id.	**Di Prima** ing. Mario - Ispettore - Ispettorato Veicoli Catania.	**Di Prima** ing. Mario - Ispettore Principale - Ispettorato Veicoli Catania.
2ª	id.	**Trombetta** ing. Amedeo - Ispett. Princ. - Div. Traz. Ancona.	**Trombetta** ing. Amedeo - Ispett. Princ. - 4° Rip. Ispett. Traz. Spezia.
3ª	Id.	**Bernieri** Achille - S. C. Ufficio - Div. Traz. Milano.	**Bernieri** Achille - S.C. Ufficio - Div. Traz. Firenze.
4ª	Delegato supplente	**Armano** Gioacchino - Assistente dei lavori - Sez. Lavori. Torino.	**25-1-915** - Rinunciatario.
5ª	Delegato	**Murri** Mario - Disegnatore - Off. Veic. Vicenza.	**Murri** Mario - Applicato tecnico - Off. Veic. Vicenza.
6ª	Id.	**Mercadante** Vito - Applicato - Uff. Rag. Palermo.	**Mercadante** Vito - Applicato Princ. - Uff. Rag. Palermo.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
7ª	Delegato supplente	**Melacrino** Giuseppe - Applicato - Div. Traz. Napoli (Linee Calabresi).	Diventato Delegato effettivo.
9ª	Delegato	**Rosignoli** Dorino - Portiere - Uff. Contr. Pr. Verona.	**Rosignoli** Dorino - Usciere - Uff. Contr. Pr. Verona.
9ª	Id.	**Sanza** Antonio - Usciere - Div. Lavori Bari.	**Sanza** Antonio - Capo usciere - Div. Lavori Bari.
11ª	Id.	**Veneroni** Giovanni - Aiut. - Appl. - Mag. Rivarolo.	**Veneroni** Giovanni - Applicato - Mag. Rivarolo.
12ª	Id.	**d'Elia** Giovanni - Manovale - Mag. Appr. Roma Termini.	**d'Elia** Giovanni - Manovale - Approv. Civitavecchia - Agenzia.
15ª	Id.	**Angelone** Francesco - Capo sq. cant. - Sez. Lav. Napoli Cent.	**Angelone** Francesco - Capo sq. cant. - Sez. Lav. Salerno.
16ª	Id.	**Riccardi** Lorenzo - Cantoniere - Sez. Lav. Paola.	**Riccardi** Lorenzo - Cantoniere - Sez. Lavori Sulmona.
16ª	Id.	**Cicardo** Giuseppe - Guardiano cantoniere - Sez. Lav. Catania.	**Cicardo** Giuseppe - Guardiano - Sez. Lav. Catania.
19ª	Id.	**Testaverde** Paolo - Fuochista - Dep. loc. Catania.	**Testaverde** Paolo - Macchinista - Dep. loc. Catania.
19ª	Id.	**Valle** Gustavo - Fuochista - Dep. loc. Cosenza.	**Valle** Gustavo - Macchinista - Dep. loc. Cosenza.
20ª	Rappresentante supplente	**Vanni** Federico - Verificatore - Staz. Empoli (Veicoli).	**Vanni** Federico - Verificatore - Staz. Sarzana (Veicoli).
21ª	Delegato	**Valerio** Mario - Oper. di 2ª cl. - Off. Veic. Torino.	**Valerio** Mario - Oper. di 1ª cl. - Off. Veic. Torino.
21ª	Delegato supplente	**Morozzi** Giulio - Op. di 2ª cl. - Off. Veic. Firenze.	**Morozzi** Giulio - Oper. di 1ª cl. - Off. Veic. Firenze.
22ª	Delegato	**Mattioli** Lionello - Oper. di 2ª cl. - Dep. loc. Firenze.	**Mattioli** Lionello - Oper. di 1° cl. - Dep. loc. Firenze.
23ª	Delegato supplente	**Placanica** Nicola - Accenditore - Dep. loc. Reggio C.	**Placanica** Nicola - Accenditore - Dep. loc. Catanzaro M.

Categoria	CATEGORIA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
25ª	Rappresentante supplente	**Ferraris** Pietro - Manovale d'off. - Off. locom. Torino.	**Ferraris** Pietro - Oper. di 2ª cl. - Off. locom. Torino.
26ª	Delegato	**Pettinelli** cav. uff. Luigi - Cap. staz. princ. - Stazione Roma Termini.	**Pettinelli** comm. Luigi - Capo staz. princ. - Stazione Roma Termini.
27ª	Rappresentante supplente	**Margheri** Ettore - Capo stazione di 3° gr. - Staz. Borgo S. Lorenzo.	**Margheri** Ettore - Capo stazione di 2° gr. - Staz. Borgo S. Lorenzo.
28ª	Delegato	**Giacomelli** geom. Fulvio - Applicato - Staz. Acqui.	**Giacomelli** geom. Fulvio - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Acqui.
31ª	Id.	**Bonfiglio** Gaetano - Aiut. - Appl. - Staz. Genova B.	**Bonfiglio** Gaetano - Aiutante Appl. - Staz. Treviso.
39ª	Id.	**Felici** Tommaso - Frenatore - P. V. Ancona.	**Felici** Tommaso - Guardafreno - P. V. Ancona.
42ª	Id.	**Maccario** Giacinto - Oper. di 1ª cl. - Rip. tecn. Genova.	**6-2-915** - Rinunciatario.
42ª	Id.	**Panti** Augusto - Oper. di 2ª cl. Off. Pontassieve.	**Panti** Augusto - Operaio di 2ª cl. Dep. loc. Spezia.
43ª	Delegato supplente	**Maschio** Augusto - 2° Ufficiale - Palermo.	**Maschio** cav. Augusto - 2° Ufficiale - Palermo.
45ª	Delegato	**Pacino** Giovanni - Macchinista in primo - Messina.	**Pacino** Giovanni - Capo macchinista - Messina.
46ª	Rappresentante supplente	**Ruiz** Carmelo - Elettricista - Esercizio Navig. - Civitavecchia.	**Ruiz** Carmelo - 1° Elettricista - Esercizio Navig. - Civitavecchia.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 57 (M.).

Attivazione dell'orario generale, 15 marzo 1915.

Col 15 Marzo 1915 verrà attivato un nuovo orario generale dei treni sull'intera Rete.

Il nuovo orario non contempla in massima grandi modificazioni in confronto a quello vigente, ma si limita essenzialmente a regolarizzare l'orario di molti treni speciali che attualmente si effettuano su diverse linee in luogo di altrettanti treni ordinari.

Venne anche compreso nel nuovo orario il ripristino di alcuni treni e la soppressione di altri.

Nuovi servizi di terza classe coi treni direttissimi e diretti.

Treno 84 Milano-Torino.
» 96 Milano-Torino.
» 40 Bologna-Venezia.
» 42 Bologna-Venezia.
» 135 Ventimiglia-Genova.
» 2 Roma-Torino.
» 544 Firenze-Livorno.
» 549 Livorno-Firenze.
» 100 Napoli-Roma.
» 102 Napoli-Roma.
» 724 Napoli-Foggia.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 15 Marzo si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 14 Marzo non si dovranno effettuare quei treni facoltativi che per orario o per prevedibile ritardo, non possano

giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di ogni treno straordinario nella notte dal 14 al 15 Marzo sarà subordinata alle disposizioni che le Divisioni del Movimento riterranno opportuno di impartire per regolare la circolazione dei treni.

Sarà cura delle Divisioni stesse impartire tutte le disposizioni riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori non indicati, il cui orario per rispetto al Servizio viaggiatori non cambia oppure non subisce che lievissime variazioni. Dovranno poi completare con disposizioni di dettaglio quelle di cui in appresso e che riguardano i treni viaggianti per orario alla mezzanotte dal 14 al 15 Marzo.

Linea *Ventimiglia-Genova*. — Il treno P V 4517 sarà soppresso fin dalla sera del 14 Marzo in partenza da Ventimiglia.

Il treno 1197 assumerà il nuovo orario in partenza da Savona.

Il treno 132 assumerà il nuovo orario in partenza da S. Remo.

Linea *Genova-Pisa*. — Il direttissimo 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Sestri Levante.

Il direttissimo 9 assumerà il nuovo orario in partenza da Nervi.

L'accelerato 1616 si effettuerà ancora per tutto il suo percorso da Pisa a Genova, proseguendo da Chiavari come treno speciale.

L'accelerato 1012 proseguirà coll'orario attuale fino a Spezia, e da Spezia a Genova come treno speciale. Non dovrà quindi effettuarsi nella notte dal 14 al 15 il nuovo treno 1012 da Pisa a Genova

Linea *Pisa-Roma*. — L'attuale diretto 8 dovrà assumere il nuovo numero 10 ed esser regolato dal nuovo orario fino dalla partenza da Roma.

Linea *Bologna-Firenze*. — Il direttissimo 26 assumerà il nuovo orario in partenza da Pistoia.

L'accelerato 1586 assumerà il nuovo orario in partenza da Firenze S. M. N.

Linea *Empoli-Siena-Chiusi*. — I treni 3107 e 1667 viaggeranno regolati dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea *Ancona-Roma*. — Il diretto 608 viaggerà regolato dal nuovo orario in partenza da Terni.

Linea *Terontola-Foligno*. — Il treno 1739 proseguirà da Perugia per Foligno secondo il nuovo orario.

Linea *S. Benedetto Ascoli*. — Il treno 4905 del nuovo orario non avrà luogo nella notte dal 14 al 15 Marzo.

Linea *Ancona-Foggia*. — Il diretto 58 assumerà il nuovo orario in partenza da Termoli.

Linea *Foggia Lecce*. — Il diretto 53 assumerà il nuovo orario in partenza da Barletta.

Linea *Rocchetta-Gioia del Colle*. — Il treno 4776 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea *Cancello-Avellino-Benevento*. — Il treno 1940 non avrà luogo la sera del 14 Marzo in partenza da Cancello.

Linea *Roma-Napoli*. — L'accelerato 1809 assumerà il nuovo orario in partenza da Roma.

L'accelerato 1810 assumerà il nuovo orario in partenza da Napoli.

Il diretto 100 del nuovo orario sarà effettuato fin dalla sera del 14 Marzo in partenza da Napoli.

Linea *Napoli-Potenza-Brindisi*. — Il treno 1908 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinzione.

Il diretto 810 assumerà il nuovo orario in partenza da Ferrandina.

Linea *Battipaglia-Reggio*. — L'accelerato 1935 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il diretto 109 assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

Il diretto 106 assumerà il nuovo orario in partenza da E. Eufemia Bif.

Linea *Metaponto Reggio*. — Il diretto 847 assumerà il nuovo orario in partenza da Sibari.

Il diretto 812 assumerà il nuovo orario in partenza da Gioiosa Jonica.

Linea *Villa S. Giovanni-Messina*. — La corsa 18 del nuovo orario avrà luogo anche nella sera del 14 Marzo.

Linea *Messina Patti-Palermo.* — Il treno 9980 assumerà il nuovo numero 1968 e il nuovo orario in partenza da S. Agata di Militello.

Linea *Messina-Catania.* — L'accelerato 1976 del nuovo orario non avrà luogo nella notte dal 14 al 15 Marzo.

Il misto 3833 assumerà il nuovo orario in partenza da S. Alessio Etneo.

Treni Merci.

I treni merci raccoglitori a G. V. 6011, 6022, 6023 e 6036, fra Milano e Roma, vengono posticipati e allungati su tutti il loro percorso, allo scopo di meglio corrispondere alle esigenze del Servizio ed assicurarne la marcia regolare.

Il treno merci raccoglitore a G. V. 6509 Milano P. V. Napoli viene sensibilmente posticipato.

Il treno merci raccoglitore a G. V. 6505 Bologna-Foggia-Napoli viene notevolmente anticipato per tutto il suo percorso.

Viene istituita una condotta per merci P. V. da Livorno a Bologna coi treni merci N. 6209 - 6274 ed altra condotta pure per merci P. V. Livorno-Empoli-Firenze-Roma S. L. col treno N. 6391.

Il treno 6592 raccoglitore a G. V. è stato notevolmente anticipato da Reggio Calabria a Paola.

L'istradamento già attualmente in vigore del detto 6592 e dell'altro raccoglitore a G. V. 6593 viene regolarizzato per la via di Torre Annunziata C. - Napoli - Cancello.

Treni derrate.

L'impostazione dei treni *ordinari* specializzati per derrate rimane invariata.

Sul percorso tirreno Reggio Calabria - Paola - Cancello viene istituita un'altra condotta eventuale.

Anche per la via ionica viene aumentata una condotta regolarizzando l'attuale programma di servizio.

Ai treni sussidiari *eventuali* Napoli - Foggia e da Foggia per il Nord vengono assegnati numeri in luogo delle sigle.

Il treno 6594 viene anticipato di circa un'ora da Cancello a Roma Tuscolana.

Sarà provveduto alla ristampa del grafico degli itinerari per trasporti derrate, che si distribuirà al più presto possibile. Intanto le stazioni originarie dei trasporti segneranno sui moduli M. 167, (nell'itinerario prescritto) i treni ordinari derrate dell'attuale orario i quali, come si è detto non subiscono varianti nella loro impostazione.

Disposizioni per la composizione di alcuni treni in viaggio nella notte dal 14 al 15 marzo.

I seguenti treni assumeranno la nuova composizione sino dal 14 *marzo*:

1197 Ventimiglia-Genova (*di conseguenza porterà il WL Ventimiglia-Milano pel treno* 64).

26 Roma-Milano.

1810 Napoli-Roma.

100 Napoli-Roma (*porterà quindi il CW Napoli-Roma in turno col treno* 103).

Biglietti gratuiti Serie B di II e III classe, e permessi gratuiti di II categoria per compartimenti riservati.

Con l'attivazione del nuovo orario i biglietti gratuiti serie B di seconda classe sono validi, alle stesse condizioni di percorrenza di quelli per viaggiatori ordinari, per tutti i treni direttissimi, ad eccezione dei seguenti:

6 e 9 Linea Torino-Roma.

15 e 6/16 Linea Milano-Roma (Via Sarzana).

Del treno 15 *possono usufruire da Sarzana i possessori dei biglietti gratuiti serie B di seconda classe provenienti dal treno* 7.

Di uguali concessioni possono usufruire i possessori di biglietti gratuiti serie B di III classe, quando detti biglietti siano resi validi per la II. tanto gratuitamente quanto verso pagamento dell'intera differenza di prezzo.

I portatori di biglietti gratuiti serie B di III classe possono usufruire dei seguenti treni direttissimi:

2 Roma-Torino purchè diretti oltre Pisa;

26 da Bologna, se provenienti da oltre e diretti oltre Piacenza verso Voghera;

57 se provenienti da oltre Bologna e diretti oltre Ancona;

109 Roma-Napoli purchè diretti oltre Napoli.

I permessi permanenti di II categoria per l'uso di compartimenti riservati avranno, rispetto all'ammissione sui treni direttissimi, la stessa validità dei biglietti gratuiti serie B di II classe.

Il Direttore generale reggente
R. DE CORNÈ.

Circolare N. 13R (C.).

Congresso dei corrieri e commissionari italiani in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale **I** sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dall'11 al 15 marzo 1915.

Ritorno: dal 14 al 18 marzo 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Roma, 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Istituto di previdenza. - Agenti dimissionari. - Rimborso ritenute.

È competente l'Autorità giudiziaria a decidere sulle domande di rimborso delle ritenute versate al cessato Istituto di previdenza per il personale ferroviario (1).

Gli agenti già iscritti al predetto Istituto, e passati quindi al Fondo pensioni e resisi dimissionari dopo l'attuazione della legge 9 luglio 1908, *n.* 418, *non hanno diritto al rimborso delle ritenute, essendo questo incompatibile col nuovo sistema di pensionamento introdotto dal legislatore.*

TRIBUNALE DI ROMA (Appello). — Estens. giudice Manfredonia — Sentenza 4 gennaio - 8 febbraio 1915. — Ferrovie dello Stato contro Genovese Ferdinando.

FATTO.

Sta in fatto che Genovese Ferdinando nell'aprile del 1906 fu assunto in servizio dalle Ferrovie dello Stato nel personale viaggiante del Movimento e traffico ed iscritto all'Istituto di previdenza, presso le Ferrovie medesime, creato con legge 29 marzo 1900 N. 101, e regolato da un statuto approvato con R. D. 31 gennaio 1901, N. 70 modificato poi con R. D. 23 maggio 1907, N. 289. Nel gennaio 1910 il Genovese volontariamente si dimise dall'ufficio e chiese alla Amministrazione delle ferrovie la restituzione

(1) Vedi retro a pag. 41 in senso contrario Tribunale Genova sentenza 26 gennaio-2 febbraio 1915.

delle quote versate all'Istituto dal 1° aprile 1906 al 31 dicemb. 1908. L'Amministrazione si oppose, ed il Genovese con atto del 31 gennaio 1914, la convenne in giudizio in persona del Direttore generale ing. Riccardo Bianchi, innanzi al Pretore del VI Mandamento di Roma. Il Genovese premesso che l'art. 16 dello statuto 1907 regolante l'Istituto di previdenza al quale egli era stato iscritto stabiliva « che in qualunque tempo il compartecipante cessava dal servizio, aveva diritto di riscuotere le ritenute e gli interessi calcolati fino al 31 dicembre dell'anno precedente purchè non si fosse trattato di agenti destituiti o di agenti in prova licenziati per motivi disciplinari » che con la legge 9 luglio 1908, N. 418 emanata per provvedere alle pensioni ed al trattamento del personale delle ferrovie dello Stato, si era stabilito che col 31 dicembre 1908 sarebbero cessati di esistere la cassa pensioni, il Consorzio di M. S. e l'Istituto di previdenza e col 1° gennaio 1909 le pensioni ed i sussidi sarebbero stati liquidati in base della legge medesima e dello statuto della cassa pensioni 23 maggio 1907, N. 290, che all'art. 19 della detta legge era stato disposto che l'amministrazione delle ferrovie avrebbe provveduto direttamente alla liquidazione di tutte le pendenze relative alle gestioni dei cennati comitati di cassa pensioni, Consorzio di M. S. ed Istituto di previdenza applicando le norme fissate nei relativi statuti, chiedeva che l'amministrazione con sentenza munita di clausola venisse condannata al pagamento di L. 287,40 rimborso delle quote versate dal 1° aprile 1906 data dell'ammissione sua in servizio, al 31 dicembre 1908, epoca in cui per la detta legge l'Istituto era stato abolito oltre le spese del giudizio. L'amministrazione delle ferrovie eccepì inanzi tutto la incompetenza assoluta dell'autorità giudiziaria, dedusse perciò la inammissibiltà della domanda nei riguardi dell'amministrazione delle ferrovie, essendo questa rimasta estranea alla gestione e disponibilità dei fondi costituiti da ritenute al 31 dicembre 1909: in via subordinata chiese il rigetto della domanda perchè infondata in diritto, facendo altresì rilevare che in ogni caso il pagamento si sarebbe dovuto limitare a L. 214,74. Il Genovese si oppose a tutte le eccezioni sollevate dall'amministrazione delle ferrovie, e ridusse la somma domandata a L. 214,74. Il Pretore con sentenza del 27-30 giugno 1914 rigettata l'eccezione di incompetenza, accolse la domanda del Ge-

novese in ogni sua parte. Da questa sentenza con atto del 31 luglio 1914, appellava l'amministrazione delle ferrovie insistendo sulle difese opposte innanzi al primo giudice.

DIRITTO.

La prima questione sollevata dall'amministrazione attrice è quella della incompetenza assoluta della autorità giudiziaria. Secondo l'amministrazione delle ferrovie con la promulgazione della legge 9 luglio 1908, che aboliva la Cassa pensioni, il Consorzio di M. S. e l'Istituto di previdenza, il servizio delle pensioni e dei sussidi venne assunto dal 1° gennaio 1909 da una apposita gestione le cui risorse dovevano essere prestabilite da appositi capitoli nel bilancio ferroviario, e i patrimoni degli Istituti soppressi, già depositati al 31 dicembre 1908 presso la Cassa depositi e prestiti in virtù dell'art. 4 della legge 24 marzo 1907, N. 132, dovevano costituire, cogli interessi maturandi dal 1° gennaio 1909 in poi, la riserva di dotazione del fondo pensione.

Per modo che essendo andate le ritenute del Genovese a formare parte del fondo pensioni, la sua pretesa, che non si basa su disposizioni di indole comune, generale, ma sulle speciali norme regolanti il trattamento di riposo del personale, non può essere sottratta alla disamina della autorità competente che è la Corte dei conti ai sensi dell'art. 10 e seguenti della legge 14 agosto 1862, N. 800, ed ai sensi degli art. 7, 13, 19 della citata legge 9 luglio 1908, N. 418.

Non bisogna dimenticare per fissare la competenza, quale l'oggetto della controversia. Il Genovese, come osservava il primo giudice, non domanda la liquidazione della pensione, o la concessione di un sussidio per infortunio subìto, egli pretende il rimborso delle quote trattenute dallo Istituto di previdenza, cui egli era iscritto, quote che dovevano andare a formare il fondo della pensione.

Orbene fra tutte le norme costituenti lo speciale ordinamento per le pensioni agli agenti dell'amministrazione delle ferrovie ve n'è una che esplicitamente rifletta il caso di rimborso di ritenuta, e stabilisca il Giudice competente in caso di controversia? Non

basta che il diritto promani da uno speciale ordinamento per ritenerlo sottratto alla competenza ordinaria: è necessario che una norma ne stabilisce tassativamente.

Pertanto non può invocarsi l'art. 11 della legge sulla Corte dei conti, perchè con esso la Corte è chiamata a liquidare le pensioni a carico dello Stato, e nel caso concreto non è la pensione che il Genovese pretende gli si liquidi da una amministrazione dello Stato, ma la restituzione delle quote trattenute dall'amministrazione, e la restituzione delle trattenute non è evidentemente liquidazione di pensione.

Lo stesso dicasi per gli art. 7, 13 e 19 della legge 1908 cui si riferisce l'attrice. Con l'art. 7, richiamato negli art. 13 e 19 si deferì al consiglio di amministrazione il compito di liquidare « le pensioni ed i sussidi » e fu ammesso il ricorso alla Corte dei conti avverso la deliberazione del Consiglio riguardante « il diritto alle pensioni ed ai sussidi, e la determinazione del loro ammontare ».

La competenza speciale attribuita col detto articolo alla Corte dei conti è chiaramente limitata ai ricorsi riguardanti « diritto a pensioni ed a sussidi » e non può quindi estendersi al diritto al rimborso delle ritenute che se non è pensione, non è nemmanco sussidio.

D'altra parte il fatto che l'Amministrazione delle ferrovie non potrebbe ordinare il prelievo della somma dalla Cassa depositi e prestiti, dove si trova depositata, senza il controllo della Corte dei conti, essendo l'amministrazione sottoposta alle norme sulla contabilità dello Stato, non influisce sulla questione della competenza, poichè la Corte è chiamata a indagare sulla legalità dell'atto col quale si ordina il prelievo, e non a decidere in merito, se il rimborso sia dovuto o meno.

In conclusione, mancando una esplicita norma legislativa non può il rimborso di ritenute costituire materia sottoposta alla competenza speciale della Corte dei conti, essendo questa limitata per la legge del 1862 alle « pensioni » per la legge del 1908 alle « pensioni ed ai sussidi » e data la indole patrimoniale della pretesa vantata dal Genovese deve affermarsi la competenza dell'autorità giudiziaria.

B) La seconda questione, che forma obbietto di un secondo motivo di appello riguarda la inammissibilità della domanda del Genovese contro l'amministrazione delle ferrovie.

Questa deduce che con la legge 24 marzo 1907 i valori appartenenti agli istituti di previdenza furono affidati alla Cassa depositi e prestiti per la custodia e la gestione: che, aboliti gli istituti di previdenza con la legge 1908 furono fissati i diversi cespiti per la speciale gestione delle pensioni, ma non fu all'amministrazione assegnato alcun fondo per rimborso di ritenute, e d'altronde essendo l'amministrazione sottoposta alla legge sulla contabilità dello Stato, non può distrarre dal fondo pensioni, che forma un articolo apposito del bilancio delle ferrovie, la somma richieta dal Genovese.

Ne dipende, secondo l'appellante, che la detta somma va distratta dal patrimonio affidato e gestito dalla Cassa depositi e prestiti e non può essere quindi chiamata l'amministrazione a rispondere di simile pagamento.

Il Collegio osserva che nel caso si tratta di pretesa che il Genovese avrebbe potuto far valere contro l'Istituto di previdenza, e poichè con la legge del 1908 art. 1 il detto istituto cessò di esistere, e la relativa gestione fu assunta dall'amministrazione delle ferrovie, è logico che contro di questa il Genovese proponga la sua istanza.

E come prima della legge del 1908 una qualsiasi domanda importante prelievo di somma sarebbe stata proposta contro l'Istituto e non contro la Cassa depositi e prestiti, poichè i fondi a questa affidati non cessavano di costituire il patrimonio dell'Istituto, il quale ne poteva disporre, pur sotto il controllo della Cassa nei modi e limiti fissati nello statuto stesso, così, abolito l'Istituto, e passata la gestione di esso nelle mani dell'amministrazione, questa e non la Cassa depositi e prestiti, va chiamata in giudizio.

C) Il terzo motivo di appello riflette la sussistenza o meno del diritto del Genovese al rimborso delle ritenute.

Il Genovese fonda il suo diritto sull'art. 16 dello statuto dell'Istituto, il quale permetteva al compartecipante, in qualunque tempo avesse lasciato il servizio, di riscuotere le somme accumulate con le sue ritenute.

Il Pretore, seguendo da vicino la motivazione addotta dalla Cassazione di Roma in una sentenza del 1° marzo 1913, ritenne che il diritto riconosciuto al Genovese dall'art. 16 dello Statuto, non fu soppresso dalle disposizioni legislative posteriori, non essendo stato il detto articolo *nè espressamente nè tacitamente abrogato* - ed accolse la domanda del Genovese. Manca, dice il Pretore, nella legge del 9 luglio 1908 una disposizione, che abolisca, revochi, la norma contenuta nel citato art. 16 dello statuto, nè ricorre una delle ipotesi di abrogazione tacita di cui all'art. 5 delle disposizioni preliminari al Codice civile: incompatibilità cioè fra nuove disposizioni e quelle anteriori; legge nuova che regoli la intera materia regolata dalla legge anteriore. Non la prima ipotesi poichè la cessazione dell'Istituto di previdenza e la liquidazione delle pensioni e sussidi affidata all'amministrazione delle ferrovie non è incompatibile con la sopravvivenza sugli iscritti all'Istituto medesimo, di riavere col verificarsi delle condizioni di cui all'articolo 16 dello Statuto, le quote versate.

Non sussiste la seconda ipotesi - poichè, dice il Pretore, seguendo l'interpretazione data dalla Cassazione di Roma il legislatore con 'lart. 19 della legge 1908 dispose che l'amministrazione delle ferrovie dovesse liquidare « tutte le pendenze relative alla gestione degli attuali cessati comitati » con l'obbligo di applicare i relativi statuti, intendendo comprendere la denominazione « pendenze » non le liti in corso, ma i rapporti giuridici già costituiti, la cui esplicazione fosse subordinata ad un termine e ad una condizione, come del caso del Genovese.

Orbene, se il legislatore, abolendo con la legge del 1908, gli istituti di previdenza, ha provveduto a sistemare le pendenze da essi lasciate, non è a parlare di legge che abbia regolato la intiera materia regolata dalla legge anteriore. Il Collegio osserva che il Pretore nella sua motivazione, come è successo tutte le volte che la questione si è presentata innanzi all'autorità giudiziaria, non ha tenuto sempre presente lo scopo, la ragione d'essere della legge del 1908.

Con questa legge si volle dare un assetto razionale uniforme alle tre casse di previdenza del personale ferroviario (Cassa pensioni, Consorzio di M. S. Istituto di previdenza), che diverse nel sistema di amministrazione, non rispondevano tutte allo scopo.

l'Istituto di previdenza a diferenza della Cassa pensioni fondata sul sistema della mutualità, si fondava sul sistema del conto individuale, in base al quale non si potevano assicuarare agli iscritti ed alle loro famiglie equi assegni vitalizi, per modo che gli agenti, collocati a riposo, sollecitavano l'amministrazione per ottenere aumenti degli assegni vitalizi, e l'amministrazione era così costretta a trattenere in servizio agenti che non si trovano più nelle condizioni fisiche necessarie qundo non si induceva a concedere sussidi.

Apparve perciò utile e necessario abolire il sistema del conto individuale, unificare i tre istituti nel nuovo fondo pensioni adottando il sistema di mutualità, col quale era regolata la Cassa pensioni, come quel sistema che allargando il campo delle probabilità delle previsioni aritmetiche che costituiscono la base dei calcoli per gli assegni, e semplificando di molto il servizio amministrativo, accresceva la misura della pensione, e, come è ripetuto nella Relazione ministeriale pel progetto di legge. (Atti parlamentari Leg. XXII, Sess. 1904-1909, Doc. 1033), affratellava i vincoli della grande famiglia ferroviaria.

Il progetto presentato alla Camera dal ministro Bertolini divenne la legge del 9 luglio 1908, N. 418, con la quale cessarono di esistere i tre istituti di previdenza, ed il servizio attualmente di loro competenza, delle pensioni e dei sussidi già liquidati nonchè delle pensioni e dei sussidi da liquidare in avvenire venne esaurito col 1° gennaio 1909 da una apposita gestione dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato basata sulle norme dello Statuto dell'abolita Cassa pensioni (articolo 1) informato al sistema della mutualità. La nuova legge innovando radicalmente il servizio delle pensioni, venne così a modificare i rapporti interceduti fra l'amministrazione e gli agenti in ordine alla pensione. I detti rapporti, che fino al 31 dicembre 1907, per gli iscritti all'Istituto di previdenza erano stati regolati dallo statuto del 23 maggio 1907 informato al criterio del conto individuale, subentrata per forza di legge allo Istituto la nuova gestione, dovevano essere regolati, come stabiliva l'art. 1 della legge, in base alle norme contenute nello statuto della Cassa pensioni informato al criterio della mutualità. E per questo che trasformato con la nuova legge il criterio per la formazione dei fondi e la distribuzione degli assegni non poteva sopravvivere il diritto al rimborso *dall'art.* 16 *ricono-*

sciuto dello Statuto agli iscritti all'Istituto di previdenza, essendo tale diritto concepibile col sistema del conto individuale non con quello della mutualità, e non potendosi ammettere che gli agenti precedentemente iscritti all'Istituto di previdenza, acquistassero con la nuova legge, il diritto di avere un maggior assegno vitalizio, e conservassero nello stesso tempo il diritto al rimborso delle ritenute.

Ne consegue che se l'art. 16 sul quale il Genovese poggia la sua pretesa, non fu abrogato espressamente dalla nuova legge, lo fu tacitamente: Fra la disposizione dell'articolo contenuto, e le nuove disposizioni sussiste quella incompatibilità assoluta e formale che, per l'art. 5 dispos. preliminari vale abrogazione. La Cassazione di Roma, nel giudicato dianzi ricordato, ritenne che per assurgere al concetto di incompatibilità fra le disposizioni di cui all'art. 16 dello Statuto e le disposizioni della nuovo legge, occorreva che la legge avesse dato alle ritenute una destinazione diversa.

L'argomento non sembra esatto perchè il fondo per la nuova gestione, come prescrive l'art. 3 della legge, doveva essere formato, fra gli altri cespiti, dalle ritenute ordinarie e straordinarie degli agenti, quindi anche gli agenti dapprima iscritti all'Istituto di previdenza, e in forza di legge erano passati alla nuova gestione dovevano contribuire a formare il fondo pensioni con le ritenute già versate e quelle da versare.

In sostanza con la legge del 1908 le ritenute custodite e gestite dalla Cassa depositi e prestiti conservarono la destinazione che prima avevano cioè quella di formare il fondo pensione — e fu tolto di mezzo la possibilità del rimborso essendo inconciliabile col nuovo sistema di pensionamento.

Nè si dica che la nuova legge non poteva distruggere, in onta al principio della irretroattività, quello che era un diritto quesito degli iscritti allo Istituto di previdenza.

Prima di ogni altra considerazione occorre notare data la natura dei rapporti intercedenti fra impiegati ed Amministrazione dello Stato, (nel caso agenti ed Amministrazione delle ferrovie, rapporti di natura essenzialmente pubblica) che tutti gli obblighi e i diritti relativi allo stipendio e alle pensioni sono subordinati, come ebbe a decidere la Cassazione di Firenze, 5 febbraio 1900 alle disposizioni legislative e regolamentari che riguardano l'anda-

mento del servizio. Essendo d'indole pubblica l'obbligo dell'Amministrazione, le pubbliche necessità, le pubbliche convenienze debbono prevalere al diritto dell'impiegato, sia nella sua sussistenza, sia nella determinazione della quantità e delle condizioni. Sorgendo la necessità di addurre modificazione nella sistemazione di un servizio pubblico, l'impiegato non può a ciò opporsi, perchè significherebbe opporre degli ostacoli, allo svolgimento organico dello Stato, anteponendo il diritto dello Stato stesso a quello del privato.

D'altra parte è insita nel contratto d'impiego la condizione che il regolamento delle pensioni possa essere soggetto a variazioni, ond'è che la misura di essa va determinata secondo le norme vigenti nei vari periodi del servizio prestato, salvo che la legge non disponga espressamente il contrario (ved. art. 192, T. U. 21 febbraio 1895).

Pur non potendosi per le ragioni dianzi accennate parlare, in materia di pensioni, di diritto quesito, nel caso concreto il diritto al rimborso delle ritenute riconosciuto dall'art. 16 dello statuto agli iscritti all'Istituto di Previdenza, poteva dirsi acquisito al patrimonio del Genovese quando andava in vigore la legge del 1908? Sembra logica la risposta negativa. Invero, perchè un agente iscritto allo Istituto potesse valersi della facoltà concessagli dall'art. 16 dello Statuto era necessario che egli avesse versato delle quote, e si fosse dimesso.

Ne consegue che il fatto idoneo a produrre il diritto in base all'art. 16 era costituito da due elementi: versamento di quote, cessazione dal servizio; il diritto all'atto del versamento, era ancora in fieri; per essere perfetto, e potersi quindi esercitare era necessario la cessazione dal servizio.

Se così è, non avendo il Genovese date le dimissioni al 31 dicembre 1908, il fatto, al momento in cui andava in vigore la nuova legge, non era stato posto in essere nei suoi due elementi, e non essendo quindi il fatto attuale al momento in cui la nuova norma andava in vigore, non poteva produrre i suoi effetti, e sfuggire così alla forza regolatrice della nuova norma.

Il Genovese perciò al 1° gennaio 1909 non poteva vantare alcun diritto avendo continuato a prestare servizio anche sotto il regime del nuovo ordinamento.

In contrario, per sostenere che la legge del 1908 non menomò nè soppresse il diritto al rimborso delle ritenute, si adduce un altro argomento.

Si dice: l'art. 19 della detta legge stabilì che la Amministrazione avrebbe provveduto alla liquidazione di tutte le pendenze relative alla gestione degli attuali cessanti comitati di Cassa pensioni, Casse soccorso, Istituto di previdenza applicando le norme fissate nei rispettivi statuti » ecc.

Il legislatore provvedendo alle « pendenze » non solo intese provvedere alle liti ed agli affari in corso, ma tutti i rapporti giuridici già costituiti la cui attuazione od esplicazione fosse subordinata allo avverarsi di una condizione o allo spirare di un termine; rivela così intenzione di non sopprimere il diritto alle ritenute. Senonchè si è osservato dall'Amministrazione delle ferrovie secondo il collegio, giustamente, non bisogna interpretare la parola « pendenze » in maniera molto ampia, ma limitarla alle pratiche che avevano una procedura in corso e che i Comitati avevano lasciato pendenti al 31 dicembre 1908, all'atto cioè della cessazione della loro gestione.

L'Amministrazione delle ferrovie, assumendo col primo gennaio 1909, il servizio delle pensioni, in tre diverse situazioni di fatto poteva trovarsi nei confronti degli agenti iscritti ai comitati aboliti.

a) agenti di già messi fuori servizio o infortunati, la cui liquidazione della pensione o del sussidio era oggetto di controversia litigiosa: *b*) agenti messi fuori servizio o infortunati, la cui liquidazione non era oggetto di controversia litigiosa per non aver gli agenti fatto valere ancora i loro diritti verso il comitato: *c*) agenti che continuavano a prestare servizio, passando al nuovo fondo pensioni.

Per i primi il legislatore provvide col capoverso del detto art. 19 stabilendo che le controversie litigiose in materia di pensioni o sussidi già iniziate, avanti il 1° gennaio 1909, rimanevano di competenza dell'autorità giudiziaria. Per i secondi, per gli agenti cioè che pur avendo cessato dal prestare servizio, o essendo rimasti infortunati prima del gennaio 1909, non ancora avevano chiesto la liquidazione della pensione o del sussidio, il legislatore provvide con

la prima parte dell'art. 19, facendo obbligo all'Amministrazione di liquidare applicando le norme fissate negli statuti dei Comitati cui gli agenti erano stati iscritti. Degli ultimi il legislatore non poteva preoccuparsi in una norma d'indole transitoria come quella conutenuta nell'art. 19, avendo regolato la loro posizione con l'art. 1 della legge, in virtù del quale gli iscritti ai tre comitati che continuavano a prestare servizio passavano *ope legis* al nuovo fondo pensioni.

E che tale sia stata la intenzione del legislatore si desume da quanto il Ministro proponente espose nella sua Relazione per giustificare la norma contenuta nell'art. 19. La Relazione ministeriale dice così:

« Cessando col 1° gennaio 1909 di funzionare gli attuali Istituti ed i rispettivi Comitati, la liquidazione di tutte le competenze, (pensioni, sussidi, ed indennità d'infortunio) relative a quelle gestioni verrebbe affidato alla Amministrazione e questa dovrebbe provvedersi applicando *la legge del tempo in cui si verificarono la messa in quiescenza e lo infortunio, e le norme degli statuti dei singoli Istituti cui gli interessati compartecipavano* ».

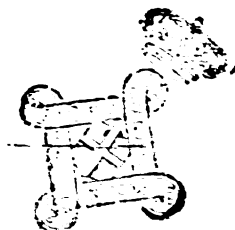
Se l'art. 19 fu iscritto per regolare la liquidazione delle pensioni e dei sussidi cui si sarebbe dovuto applicare la legge del tempo, in cui si era verificato la messa in quiescenza o l'infortunio, e le norme degli statuti, vuol dire che con esso non si intendeva regolare quei rapporti che sottoposti ad una condizione o ad un termine, venivano ad attuarsi, per l'avverarsi della condizione, o lo spirare del termine, sotto l'impero della nuova legge, che espressamente, (art. 1) per pensioni ed i sussidi, da liquidare aveva abrogato le norme dei vecchi statuti.

Il diritto vantato dal Genovesi non entra perciò nelle « pendenze » che con l'art. 19 si intese regolare.

Concludendo, se non vi è nella legge del 1908 una norma che espressamente revochi quella contenuta nell'articolo 16 dello Statuto dell'Istituto di previdenza, con la quale riconoscevasi negli iscritti il diritto al rimborso delle ritenute, dato il nuovo sistema che con la legge del 1908 si poneva a base del servizio di pensionamento, sussiste tra la detta legge e la sopravvivenza del diritto al rimborso quella incompatibilità formale ed assoluta, che per l'art. 5 Dispos. prelimiari al Codice Civile vale abrogazione tacita: incom-

patibilità che si sarebbe potuto salvare con una precisa norma legislativa, la quale non può dirsi contenuta nell'art. 19 della legge.

Devesi perciò, in accoglimento dell'appello, ritenere infondata la domanda avanzata dal Genovese, che va rigettata in ogni sua parte. Le spese del giudizio di primo e secondo grado vanno a carico del soccombente.

P. Q. M. - Il Tribunale pronunciando in contraddittorio delle parti sull'appello proposto con atto 31 luglio 1914 dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in persona del Direttore generale Sig. Ing. Comm. Riccardo Bianchi, avverso la sentenza del Pretore del VI Mandamento di Roma data 27-30 Giugno 1914, omessa nel giudizio intentato contro la detta Amministrazione dal Genovese Ferdinando con atto 30 gennaio 1914, ogni contraria istanza eccezione reietta, in riforma della impugnata sentenza, accoglie l'appello e condanna il Genovese alle spese del giudizio, ecc.

Anno VIII - N. 11

18 marzo 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima. — Leggi e Decreti:

12 marzo 1915. — D. M. che nomina i signori cav. Gualtiero Fries e cav. Tomatteo Ferrari membri del Consiglio generale del traffico . . . . Pag. 93

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 76. — Circoscrizione dei magazzini per i pezzi di ricambio per locomotive, tender ed automotrici . . . . . . Pag. 231

Ordine di servizio n. 77. — Servizio cumulativo con la Società anonima delle funivie Savona-San Giuseppe . . . . » 232

Ordine di servizio n. 78. — Parte II-B delle tariffe merci internazionali . » 233

Ordine di servizio n. 79. — Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 80. — Servizio italo-germanico . . . . » 234

Ordine di servizio n. 81. — Servizio merci italo-austro-ungarico. . . . » 235

Ordine di servizio n. 82. — Servizio merci italo-svizzero . . . . » 236

Ordine di servizio n. 83. — Servizio cumulativo con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio . . . » 237

Ordine di servizio n. 84. — Estensione di servizio a Buttrio . . . . . » 238

Circolare n. 20. — Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. al 30 giugno 1914 . . . . » 239

Circolare n. 21. — Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera » 240

Comunicazioni. — Esclusioni dalle gare . . . . » 273

Roma, marzo 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

Ordine di servizio n. 6v. — Agevolezze di tariffa pei trasporti di fieno . . **Pag.** 2[illegible]

In appendice:

(Per memoria).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . **Pag.** 73

D. M. 12 *marzo* 1915, *che nomina i signori cav. Gualtiero Fries e cav. Tomatteo Ferrari membri del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sulla designazione fatta rispettivamente dalla « Società Veneziana di navigazione a vapore » di Venezia e dalla Società di navigazione a vapore « Italia » sedente in Napoli;

DECRETA:

I signori cav. Gualtiero Fries, amministratore delegato della Società Veneziana suddetta, e il cav. Tomatteo Ferrari, direttore della Società di navigazione « Italia » sono chiamati a far parte del Consiglio generale del traffico, quali rappresentanti delle Compagnie di navigazione del Regno nel Consiglio stesso.

Roma, 12 marzo 1915.

Il Ministro: CIUFFELLI.

Ordine di servizio N. 76. (T. A.).

Circoscrizione dei magazzini per i pezzi di ricambio per locomotive, tender ed automotrici.

A complemento dei quadri della « Circoscrizione dei magazzini », di cui l'ordine di servizio N. 392-1914, pubblicati e distribuiti a cura del Servizio Approvvigionamenti, viene messo in distribuzione, a cura del Servizio Trazione, il « *Prospetto delle circoscrizioni dei magazzini per i pezzi di ricambio per locomotive a vapore ed elettriche, per tender e per automotrici a vapore ed elettriche* », dal quale risultano i magazzini ai quali debbono essere indirizzate, dai depositi locomotive ed annesse officine, le richieste di pezzi di ricambio occorrenti ed essere effettuati i versamenti di quelli, nuovi e riparati, che loro più non abbisognano.

Tali nuove circoscrizioni andranno in vigore col 1° aprile 1915 dalla quale data le domande di somministrazione ed i buoni di versamento dovranno essere trasmesse al nuovo indirizzo; tutte le richieste di data anteriore saranno soddisfatte dai magazzini ai quali furono inviate; quelle di data posteriore, che pervenissero erroneamente a magazzini diversi da quelli stabiliti dal Prospetto delle nuove circoscrizioni, saranno respinte al mittente.

Alla comunicazione agli interessati delle modificazioni nelle circoscrizioni che si renderanno man mano necessarie, per effetto di trasferimenti di locomotive e di automotrici da un deposito ad un altro, d'immissione nel parco di locomotive di nuova costruzione o di demolizione di locomotive, provvederà il Servizio Trazione d'accordo con quello degli Approvvigionamenti.

Col presente ordine di servizio resta abrogata qualsiasi altra disposizione in argomento ad esso contraria.

Ordine di servizio N. 77. (M.).

Servizio cumulativo con la Società anonima delle funivie Savona-San Giuseppe.

(Vedi ordini di servizio N. 218 e 270-1912).

Il servizio cumulativo colle funivie Savona-San Giuseppe, finora limitato ai soli trasporti a P. V. ordinaria ed a carro completo di combustibili indicati nella tariffa speciale N. 122 B, viene esteso, a decorrere dal 15 marzo 1915, anche alle spedizioni a P. V. ordinaria, esclusivamente a carro completo, di *cereali, legumi secchi, cotone greggio,* e di quelle altre merci, provenienti dal porto di Savona, delle quali la Società delle funivie potrà, in relazione ai suoi impianti, assumere il trasporto.

Per quanto riguarda i documenti di trasporto, il carteggio, la tassazione, l'eseguimento, l'instradamento e la responsabilità, ecc. dei trasporti, di cui trattasi, valgono in tutto le condizioni e norme, di cui all'ordine di servizio N. 218 - 1912.

I carri relativi ai trasporti suddetti saranno piombati a cura della Società delle funivie Savona-S. Giuseppe sotto l'osservanza delle norme e prescrizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato.

In relazione a quanto sopra, a pag. 59 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » si dovrà modificare come appresso la nota (1) in calce al prospetto delle Funivie Savona-S. Giuseppe:

« (1) Il servizio cumulativo è ammesso per le sole merci a « carro completo provenienti dal porto di Savona ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3 ,4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 78. (C).

Parte II-B delle tariffe merci internazionali.

(Vedi ordine di servizio N. 411-1914).

Con decorrenza dal 1° marzo 1915 le distanze ed i nuovi prezzi portati dai fascicoli 1° e 2° della parte II-B vengono attuati anche in servizio italo-francese, oltre la P. L. M.

In conseguenza, pel detto servizio, non dovrà più tenersi conto delle disposizioni transitorie di cui sub *A*) e *B*) al punto 30 dell'ordine di servizio N. 339-1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 79. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Si è publicata la 1ª appendice alle condizioni e tariffe pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna (edizione 1° novembre 1914) la quale riguarda principalmente la modificazione di alcuni prezzi dei biglietti di andata e ritorno per corrispondenze implicanti le linee di navigazione esercitate dalle Società « Sicilia » e « Marittima Italiana ».

L'appendice di cui trattasi viene distribuita alle stazioni ed alle agenzie interessate a cura dell'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 80. (C.).

Servizio italo-germanico.

Nella parte II A della tariffa diretta italo-germanica devono essere introdotte le seguenti aggiunte, relative alla stazione di EMDEN, che viene ammessa alla tariffa eccezionale P. V. pei carboni, con effetto immediato, e alla stazione di NEUSS, che viene ammessa alla tariffa eccezionale P. V. N. 41 (Pelli), con decorrenza dal 16 marzo 1915:

Pag. 485 - *Tariffa eccezionale N. 41 P. V.* - Aggiungere la seguente stazione coi relativi prezzi:

		a	*b*
Neuss . . .	Chiasso . . .	6.35	5.71
	Pino	6.02	5.41
	Iselle . . .	5.79	5.22
	Peri	7.33	6.28

Pag. 504 - 1° Supplemento - *Tariffa eccezionale P. V. pei carboni.* - Aggiungere la seguente stazione coi relativi prezzi:

Emden . . .	Chiasso . . .	2.65
	Pino	2.54
	Iselle	2.48
	Peri.	3.12

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 81. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi ordine di servizio N. 72-1915).

Le ferrovie austriache hanno attuata una *tariffa eccezionale temporanea* valevole dal 1° marzo 1915 fino a nuovo avviso per i trasporti in servizio diretto italo-austro-ungarico di merci a piccola velocità, in partite senza condizione di peso, in destinazione di scali marittimi italiani ammessi alla tariffa speciale di transito, per essere esportate via mare.

Tale tariffa consiste nell'accordare l'applicazione dei prezzi delle classi III ed A[I] alle merci che nella nomenclatura della tariffa diretta italo-austro-ungarica, risultano rispettivamente ascritte alle classi I e II senza condizione di peso, ed è vincolata alle seguenti:

CONDIZIONI DI APPLICAZIONE.

1. - I prezzi della detta tariffa eccezionale sono applicabili soltanto a spedizioni destinate *a scali marittimi italiani* per essere esportate oltre mare.

2. - Il mittente dovrà apporre la seguente dichiarazione sulla lettera di vettura « Tariffa speciale di transito italiana ». « Dichiarasi che la merce è destinata oltre mare ».

3. - Se le merci destinate oltre mare secondo la dichiarazione apposta sulla lettera di vettura, non vengono fatte proseguire, per destinazione oltre mare, la parte ha l'obbligo di avvertirne immediatamente la stazione da cui fu ritirata e pagare la differenza di tassa in confronto alle tariffe normali; in caso diverso la merce si considera come falsamente dichiarata e si applicano le sovrattasse stabilite dall'art. 7 della parte I delle disposizioni regolamentari.

4. - La tariffa eccezionale non si applica a spedizioni che vengono reimportate nel territorio doganale dei due Stati della monarchia austro-ungarica.

5. - La Ferrovia è in diritto di pretendere la prova che la merce ha realmente raggiunta la sua definitiva destinazione .

Qualora le spedizioni inoltrate in base alla suindicata *tariffa eccezionale temporanea* non venissero imbarcate via mare, per l'estero, gli scali marittimi interessati ne dovranno subito informare la stazione mittente estera, se ammessa al servizio diretto, o la stazione di ricarteggio, se la mittente non è ammessa al servizio diretto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 82. (C.).

Servizio merci italo-svizzero.

(Vedi ordine di servizio n. 70-1915).

Nella tariffa eccezionale n. 2 - P. V. (vini) del percorso svizzero, ristampata col 1° supplemento del 1° gennaio 1915 alla Parte II-A della tariffa diretta italo-svizzera, sono da apportarsi, *con effetto immediato*, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Pag. 85-98. - I prezzi della *serie b* della summenzionata tariffa essendo stati estesi ai trasporti di vino in partenza da Oneglia e Porto Maurizio, si dovrà completare come appresso l'intestazione figurante nella colonna *b*:

« *In servizio coi porti di mare, con Oneglia, Pegli, Porto Maurizio, Rivarolo Ligure Docks, ecc.* ».

Nella nota (1) appiedi delle pagine, dopo l'indicazione « S. Limbania calate e darsena » aggiungere « *Oneglia, Porto Maurizio e Savona* ».

Pag. 100. - Nell'elenco delle stazioni italiane, aggiungere nella sede opportuna:

Oneglia col gruppo III *b*.

Porto Maurizio col gruppo III *b*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 83. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio.

(Vedi ordini di servizio N. 1-1910 e N. 5-1911).

Dal 26 marzo 1915 il servizio cumulativo pei trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. Ord. con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio, esercitate dal Consorzio delle cooperative di lavoro della Provincia di Reggio d'Emilia, potrà aver luogo soltanto alla condizione che i trasporti stessi siano effettuati in *porto assegnato* se in partenza da stazioni della ferrovia suddetta, (eccezione fatta per i trasporti eseguiti in base alla tariffa speciale N. 11 G. V.) ed in *porto affrancato,* se destinati a stazioni della ferrovia stessa.

I trasporti in destinazione della ferrovia suaccennata non potranno, inoltre, essere gravati nè di assegno, nè di spese anticipate anche se rappresentanti porti anteriori.

La stazione di Reggio d'Emilia dovrà pertanto rifiutare il proseguimento delle spedizioni in provenienza dalle stazioni della ferrovia predetta che fossero carteggiate in porto affrancato e non darà corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione della ferrovia medesima, che fossero state accettate in porto assegnato o gravate di assegno o di spese anticipate.

Nulla è mutato per quanto riguarda il servizio cumulativo pei viaggiatori, bagagli e cani.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 84. (M. C. L.).

Estensione di servizio a Buttrio.

Col giorno 20 marzo 1915 la stazione di Buttrio, della linea Cormons-Udine, ora ammessa con qualche restrizione al servizio delle merci a G. V. ed a P. V. O., sarà abilitata senza limitazioni a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, di merci a grande velocità, piccola velocità ordinaria, piccola velocità accelerata e di bestiame, restando esclusa soltanto dai trasporti di veicoli.

All'uopo il binario tronco di detta stazione venne prolungato verso Udine allacciandolo anche da quella parte alla I linea e furono impiantati un magazzino merci ed un piano caricatore di fianco.

In conseguenza di quanto sopra nella parte seconda della prefazione generale all'orario generale di servizio 1° maggio 1914 (edizione 15 dicembre 1914) a pag. 4, l'indicazione L O-a esistente di fronte al nome della stazione di Buttrio dovrà essere sostituita con la seguente B°-v°. — Nel volume I del Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato

(edizione giugno 1914) a pag. 16 di fronte al nome di Buttrio, si dovrà togliere:

il richiamo (1) alla lettera G nella colonna 8,

il richiamo (7) alla lettera O nella colonna 10;

ed esporre:

nella colonna 9 la lettera A, nella colonna 12 la lettera B, e nella colonna 16 la lettera F.

In calce alla pagina medesima si dovrà poi sopprimere la nota (7).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 20. (V. M. C.).

Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. al 30 giugno 1914.

Si porta a conoscenza che è stato pubblicato e viene distribuito a cura del Servizio Veicoli l'elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco Veicoli F. S. al 30 giugno 1914.

Tale elenco dovrà essere tenuto al corrente con le aggiunte e modificazioni che verranno comunicate a mezzo di appendici, la cui pubblicazione sarà annunciata nel bollettino ufficiale.

Presso il Servizio Veicoli l'elenco in parola è messo in vendita ai privati al prezzo di L. 2.00 la copia e le successive appendici ad un prezzo che verrà stabilito di volta in volta a seconda del loro volume.

Circolare N. 21. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

Si riporta, qui appresso, il nuovo elenco dei Comuni fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica a tutto il 31 dicembre 1914, il quale sostituisce ed annulla quello diramato con circolare n. 49 del 1914 e tutte le altre comunicazioni al riguardo.

Tale elenco costituisce l'allegato *G* all'Ordine di servizio n. 250-1909.

Allegato **G**

ELENCO

lei Comuni fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica al 31 dicembre 1914 dai territori dei quali è vietato di asportare alcuni vegetali in conformità del Decreto Ministeriale 11 agosto 1902

PIEMONTE.

Provincia di Alessandria.

Circondario di Acqui.

Acqui
Alice Bel Colle
Bruno
Castelboglione
Carpeneto
Castelletto Molina
Castelnuovo Belbo
Castel Rocchero
Cavatore
Cremolino
Fontanile
Grognardo
Incisa Belbo
Maranzana
Melazzo
Mombaruzzo
Montabone
Moltaldo Bormida
Morbello
Morsasco
Nizza Monferrato
Quaranti
Ricaldone
Rivalta Bormida
Rocca Grimalda
Sezze
Strev
Trisobbio
Visone

Circondario di Alessandria.

Alessandria
Bassignana
Cassine
Castelletto Scazzoso
Castello di Annone
Felizzano
Lu
Masio
Montecastello
Oviglio
Pavone
Pecetto di Valenza
Pietra Marazzi
Quargnento
Rivarone
San Salvatore
Solero
Valenza
Villabella

NB. — I Comuni con asterisco sono sospetti; quelli in carattere *corsivo* **sono i territori dove si applicano le distruzioni; quelli in carattere stampatello sono i territori fillosserati o sospetti appartenenti alle zone abbandonate agli effetti antifillosserici.**

Circondario di Asti.

Agliano
Asti (1)
Calosso
Castell'Alfero
Castelnuovo Calcea
Cossombrato
Frinco
Mombercelli
Montaldo Scarampi
Montegrosso d'Asti
Portacomaro
Rocchetta Tanaro
San Marzano Oliveto
Scurzolengo
Vigliano d'Asti
Vinchio

Circondario di Casale Monferrato.

Calliano
Casale Monferrato (2)
Castagnole Monferrato
Castelletto Merli
Castel S. Pietro
Casorzo
Cellamonte
Conzano
Cuccaro Monferrato
Frassinello Monferrato
Fubine
Mirabello
Mombello
Montemagno
Occimiano
Ottiglio
Penango
Pomaro Monferrato
Rosignano Monferrato
Serralunga di Crea
Terruggia
Viarigi
Vignale

Circondario di Novi Ligure.

Belforte
Carrosio
Casaleggio Boiro
Castelletto d'Orba
Francavilla Bisio
Gavi
Lerma
Novi Ligure
Parodi Ligure
Serravalle Scrivia
Tagliolo Monferrato
Tassarolo

Circondario di Tortona.

Avolasca
Casasco
Castelnuovo Scrivia
Garbagna
Montemarzino
Piovera
Pontecurone
Sale

Provincia di Cuneo.

Circondario di Alba.

Castiglione Tinella
Santo Stefano Belbo

Circondario di Cuneo.

Briga Marittima
Fossano
Tenda

Circondario di Mondovì.

Cigliè
Garessio
Monesiglio
Ormea

Circondario di Saluzzo.

Brondello
Sanfront
Savigliano

---

(1) Il divieto di esportazione è limitato alla sola frazione Poggio, confinante a N ed E col Comu[ne] di Calliano, a S col Rio della Rotta e a O col Torrente Testa, Comuni di Castell'Alfero e Calliano.

(2) Il divieto è limitato alla sola frazione del territorio compresa tra il Po, la strada Garava[glia] e la strada tramviaria da Casale a Occimiano.

Provincia di Novara.

Circondario di Biella.

iloche *
ndorno Cacciorna *
enna *
iella *
ioglio *
ornate *
orriana *
rusnengo *
Callabiana *
Camandona *
Camburzano *
Campiglia Cervo *
Candelo *
Caprile
Casapinta *
Castellengo *
Castelletto Cervo *
Castelletto Villa *
Cavaglià *
Cerreto Castello
Cerrione *
Chiavazza *
Coggiola *
Cossato
Cossila *
Crevacuore *
Croce di Mosso *
Crosa *
Curino
Donato *
Dorzano *
Flecchia *
Gaglianico *
Graglia *
Guardabosone *
Lessona *
Magnano *
Massazza *
Masserano
Mezzana Mortigliengo *
Miagliano *
Mongrando *
Mosso Santa Maria *
Mottalciata *
Muzzano *
Netro *
Occhieppo Inferiore *
Occhieppo Superiore *
Pettinengo *
Pianceri *
Piane di Serravalle Sesia
Piatto *
Pistolesa *
Pollone *
Ponderano *
Portula *
Postua *
Pralungo *
Pray *
Quaregna *
Ronco Biellese *
Roppolo *
Sala Biellese *
Salussola *
Sandigliano *
San Giuseppe di Casto *
Selve Marcone *
Serravalle Sesia
Soprana *
Sordevolo *
Sostegno
Strona *
Tavigliano
Ternengo *
Tollegno *
Torazzo *
Trivero *
Valdengo
Vallanzengo *
Valle Inferiore Mosso *
Valle Superiore Mosso *
Valle San Nicolao *
Veglio *
Verrone *
Vigliano Biellese
Villanova Biellese *
Vintebbio
Viverone *
Zimone *
Zubiena *
Zumaglia *

Circondario di Novara.

Agnellengo
Agrate Conturbia
Alzate con Linduno
Ameno
Ara *
Armeno *
Arola *
Arona *
Artò *
Auzate
Barengo *
Bellinzago Novarese *
Biandrate *
Boca
Bogogno
Boletto *
Bolzano *
Borgo Lavezzaro *
Borgomanero
Borgo Ticino
Borgo Vercelli *
Briga
Briona
Bugnate *
Caltignaga *
Cameri *
Carpignano Sesia *
Casalbeltrame *
Casaleggio Novarese *
Casalino *
Casalvolone *
Castellazzo Novarese *
Castelletto sopra Ticino *
Cavaglietto *
Cavaglio d'Agogna
Cavallirio
Cerano *
Cesara *
Coiromonte *
Colazza *
Comignago *

Segue **Circondario di Novara.**

Cressa *
Cureggio
Dagnente *
Divignano *
Dormelletto *
Fara Novarese
Fontaneto d'Agogna
Galliate
Garbagna Novarese *
Gargallo
Gattico *
Ghemme
Ghevio *
Gozzano *
Granozzo con Monticello *
Grignasco
Invorio Inferiore
Invorio Superiore
Isola San Giulio *
Landiona *
Maggiora
Mandello Vitta *
Marano Ticino
Meina *
Mercurago *
Mezzomerico
Miasino *
Momo *
Montrigiasco *
Nibbiola *
Nonio *
Novara *
Oleggio
Oleggio Castello *
Orta Novarese
Paruzzaro *
Pella *
Pettenasco *
Pogno *
Pombia
Prato Sesia
Recetto *
Romagnano Sesia
Romentino *
San Maurizio d'Opaglio *
San Nazzaro Sesia *
San Pietro Mosezzo *
Sillavengo *
Sizzano
Soriso *
Sovazza *
Sozzago *
Suno
Terdobbiate *
Tornaco *
Trecate *
Vaprio d'Agogna *
Varallo Pombia
Vergano Novarese
Veruno
Vespolate *
Vicolungo *
Villata
Vinzaglio *

Circondario di Pallanza.

Agrano *
Anzola d'Ossola *
Arizzano
Aurano *
Baveno
Bèe
Belgirate *
Bieno *
Brisino *
Brovello *
Calogna *
Cambiasca
Cannero
Cannobio
Caprezzo *
Cargiago
Carpugnino *
Casale Corte Cerro *
Cavaglio San Donnino *
Cavandone
Chignolo Verbano
Cireggio *
Comnago *
Carciago *
Cossogno
Crana Gattugno *
Crusinallo *
Cursolo *
Cuzzago *
Esio *
Falmenta *
Fomarco *
Fornero *
Forno *
Fosseno *
Germagno *
Ghiffa
Gignese *
Graglia Piana *
Gurro *
Intra
Intragna *
Lesa *
Loreglia *
Luzzogno *
Magognino *
Massino *
Massiola *
Mergozzo
Miazzina *
Migiandone *
Nebbiuno
Nocco *
Oggebbio
Omegna
Orasso *
Ornavasso *
Pallanza
Pisano
Premeno *
Premosello *
Quarna Sopra *
Quarna Sotto *
Rovegro
Rumianca *
Sambughetto *
Sant'Agata sopra Cannobio *
S. Bartolomeo Valmara
Santino
Spoccia *
Stresa *

Segue Circondario di Pallanza.

ropino *
ına
ıpigliano *
Trafiume
Trarego
Trobaso
Unchio *
Vezzo *
Viggiona *
Vignone
Vogogna *
Zoverallo

Circondario di Varallo.

gnona *
ranco *
orgosesia *
reja *
ellio *
Doccio *
Foresto Sesia *
Isolella *
Locarno *
Parone *
Quarona *
Rocca Pietra *
Sabbia *
Scopa *
Scopello *
Valduggia
Varallo *
Vocca *

Circondario di Vercelli.

lbano Vercellese *
rborio *
uronzo *
arisio *
Collobiano *
Gattinara
Lenta *
Lozzolo
Roasenda *
Roasio *
Saluggia *
Santhià *
Villa del Bosco *
Villarboit *

Provincia di Torino.

Circondario di Aosta.

osta
rnaz
rvier
vise *
ymaville
ard *
rissogne *
hambave *
hamp-de-Praz *
Charvensod
Châtillon *
Fénis *
Gignod *
Gressan
Hône *
Introd
Issogne *
Jovençan *
La-Salle *
Montjovet *
Morgex *
Nus *
Pollein *
Pontey *
Quart *
Saint-Cristophe *
Saint-Dénis
Saint-Marcel
Saint-Nicolas
Saint-Pierre
Saint-Vincent *
Sarre
Verrales *
Verrès *
Villeneuve

Circondario d'Ivrea.

orgofranco d'Ivrea
Montalto Dora

Circondario di Pinerolo.

bbadia Alpina
richerasio
Inverso Porte
Pinerolo
Porte
Prarostino

LIGURIA.

Provincia di Genova.

Circondario di Albenga.

Alassio
Albenga
Andora
Arnasco *
Balestrino
Bardineto *
Bardino Nuovo *
Bardino Vecchio
Boissano *
Borghetto Santo Spirito *
Borgio *
Calice Ligure *
Calizzano *
Campochiesa
Casanova Lerrone
Castelbianco
Castelvecchio di *Rocca* Barben *
Cenesi *
Ceriale
Cisano sul Neva
Erlì *
Finale Borgo *
Finale Marina
Finale Pia
Garlenda
Giustenice *
Laigueglia *
Loano
Magliolo
Massimino *
Onzo *
Orco Feglino *
Ortovero
Pietra Ligure *
Ranzi Pietra *
Rialto *
Stellanello
Testico *
Toirano
Tovo San Giacomo *
Vellego *
Vendone *
Verezzi *
Villanova d'Albenga
Zuccarello

Circondario di Chiavari.

Borzonasca *
Carasco *
Casarza Ligure *
Castiglione Chiavarese *
Chiavari *
Cicagna *
Cogorno *
Coreglia Ligure *
Favale di Malvaro *
Lavagna *
Lorsica *
Lumarzo *
Maissana *
Mezzenago *
Moconesi *
Moneglia *
Nè *
Neirone *
Orero *
Portofino *
Rapallo *
S. Colombano Certenoli
San Ruffino di Leivi *
Santa Margherita Ligure *
Santo Stefano d'Aveto
Varese Ligure *
Zoagli *

Circondario di Genova.

Apparizione *
Arenzano *
Avegno *
Barbagli *
Bavari *
Bogliasco *
Bolzaneto *
Borzoli *
Busalla *
Camogli *
Campo Ligure *
Campomorone *
Canepa *
Capraja (isola)
Casella *
Ceranesi *
Cornigliano Ligure *
Crocefieschi *
Davagna *
Genova
Isola del Cantone *
Masone *
Mele *
Mignanego *
Molassana *
Montebruno *
Montoggio *
Nervi *
Pegli *
Pieve di Sori
Pontedecimo *
Prà *
Propata *
Quarto dei Mille
Quinto al Mare *
Recco *
Rivarolo Ligure *
Ronco Scrivia *
Rossiglione *
San Giovanni Battista

Segue Circondario di Genova.

- n Pier d'Arena *
- n Quirico in Val Polcevera *
- nt'Ilario Ligure *
- Sant'Olcese *
- Savignone *
- Serra Riccò *
- Sestri Ponente *
- Sori *
- Struppa *
- Torriglia *
- Tribogna *
- Uscio *
- Val Brevenna *
- Vobbia *
- Voltri *

Circondario di Spezia.

- ernazza

Circondario di Savona.

- uiliano

Provincia di Porto Maurizio.

Circondario di Porto Maurizio.

- Aquila d'Arroscia *
- Armo *
- Arzeno di Oneglia
- Aurigo
- Bestagno
- Borghetto d'Arroscia *
- Borgo Sant'Agata
- Borgomaro
- Candeasco
- Caramagna Ligure
- Caravonica
- Carpasio
- Cartari e Calderara
- Castelvecchio di S. Maria Maggiore
- Cenova
- Cervo
- Cesio *
- Chiusanico
- Chiusavecchia
- Civezza
- Conio *
- Cosio d'Arroscia
- Costa d'Oneglia
- Diano Arentino
- Diano Borello
- Diano Calderina
- Diano Castello
- Diano Marina
- Diano San Pietro
- Dolcedo
- Gazzelli
- Lavina *
- Lucinasco
- Maro Castello
- Mendatica *
- Moano
- Moltedo Superiore
- Montegrazie
- Montegrosso Pian Latte *
- Olivastri
- Oneglia
- Pantasina
- Pianavia
- Piani
- Pietrabruna
- Pieve di Teco
- Poggi
- Pontedassio
- Pornassio
- Porto Maurizio
- Prelà
- Ranzo *
- Rezzo
- S. Bartolomeo del Cervo
- San Lazzaro Reale
- Sarola
- Tavole
- Torrazza
- Torria
- Valloria Marittima
- Vasia
- Vessalico
- Villa Faraldi
- Villa Guardia
- Villa Talla
- Villa Viani
- Ville San Pietro
- Ville San Sebastiano

Circondario di San Remo.

- Airole
- Apricale
- Badalucco
- Bajardo
- Bordighera
- Borghetto San Nicolò
- Boscomare
- Bussana
- Camporosso
- Castellaro
- Castel Vittorio
- Ceriana

Segue **Circondario di San Remo.**

Cipressa
Col di Rodi
Costarainera
Dolceacqua
Isolabona
Lingueglietta
Molini di Triora
Montalto Ligure
Olivetta S. Michele
Perinaldo
Pigna
Pompejana
Riva Ligure
Rocchetta Nervina
San Biagio della Cima
San Lorenzo al Mare
San Remo
Santo Stefano al Mare
Sasso di Bordighera
Seborga
Soldano
Taggia
Terzorio
Triora
Vallebona
Vallecrosia
Ventimiglia

LOMBARDIA.

Provincia di Bergamo.

Circondario di Bergamo.

Adrara San Martino
Adrara San Rocco
Albano Sant'Alessandro
Albegno
Albino
Almè
Almenno S. Bartolomeo
Almenno San Salvatore
Alzano di Sopra
Alzano Maggiore
Ambivere
Azzano San Paolo
Bagnatica
Baresi
Barzana
Berbenno
Bergamo
Berzo San Fermo
Bolgare
Bonate di Sopra
Bonate di Sotto
Bondo Petello
Borgo di Terzo
Bottanuco
Brembate di Sopra
Brembate di Sotto
Brembilla
Brumano
Bruntino
Brusaporto
Calepio
Calolzio
Calusco d'Adda
Capizzone
Capriate d'Adda
Caprino
Carenno
Carobbio
Carvico
Cassiglio
Cenate di Sopra
Cenate di Sotto
Cepino
Chignolo d'Isola
Chiuduno
Cisano
Clanezzo
Colognola al Piano
Corte
Costa di Mezzate
Costa di Serina
Credaro
Curnasco
Curno
Desenzano al Serio
Entratico
Erve
Filago
Foresto Sparso
Gandosso
Gaverina
Gerosa
Gorlago
Gorle
Grignano
Grone
Grumello del Monte
Grumello del Piano
Grumello dei Zanchi
Lallio
Lenna
Locate
Locatello
Lorentino
Luzzana
Madone
Mapello
Marne
Mazzoleni e Falghera
Medologo
Molini di Colognola
Mologno
Monte Marenzo
Monticelli Borgogna
Mozzo
Nembro
Nese
Olmo al Brembo
Orio al Serio
Ossanesga
Paladina
Palazzago
Parzanica
Pedrengo
Piazza Brembana
Piazzo Basso

Segue Circondario di Bergamo.

nteranica
nte San Pietro
ntida
scante
radalunga
redore
resezzo
anica
edona
osciate
ossino
ota Dentro
ota Fuori
San Gervasio d'Adda
San Giovanni Bianco

San Paolo d'Argon
San Pellegrino
Santa Brigida
Sant'Antonino d'Adda
Santo Stefano del Monte degli Angeli
Sarnico
Scano al Brembo
Scanzo
Sedrina
Seriate
Sforzatica
Solza
Sombreno
Sorisole

Sotto il Monte
Stabello
Stezzano
Strozza
Suisio
Tagliuno
Taleggio
Tavernola Bergamasca
Telgate
Terno d'Isola
Torre Boldone
Torre de' Busi
Torre de' Roveri
Trescore Balneario
Treviolo

Vall'Alta
Valtesse
Vercurago
Viadanica
Vigano San Martino
Vigolo
Villa d'Adda
Villa d'Almè
Villa di Serio
Villongo San Filastro
Villongo Sant' Alessandro
Zandobbio
Zogno

Circondario di Clusone.

Ardesio *
Barzizza
Bianzano
Bossico
Casnigo
Castione della Presolana *
Castro
Cene
Cerete
Clusone
Costa Volpino

Endine
Esmate
Fino del Monte
Fiorano al Serio
Fonteno
Gandino
Gazzaniga
Gromo *
Leffe
Lovere
Monasterolo del Castello
Oltressenda Alta

Oltressenda Bassa
Parre
Peja
Pian Gajano
Pianico
Ponte di Nossa
Piario
Premolo
Ranzanico
Riva di Solto
Rogno
Rovetta

Songavazzo
Schilpario *
Sellere
Solto
Sovere
Spinone
Vertova
Vilminore *
Zorzino

Circondario di Treviglio.

Antegnate
Arcene
Arzago
Barbata
Bariano
Boltiere
Brignano Gera d'Adda

Calcinate
Calcio
Calvenzano
Canonica d'Adda
Caravaggio
Casirate d'Adda
Castel Rozzone

Cavernago
Ciserano
Cividate al Piano
Cologno al Serio
Comun Nuovo
Cortenuova
Covo

Fara d'Adda
Fara Olivana
Fontanella
Fornovo di San Giovanni
Ghisalba
Grassobbio

Segue **Circondario di Treviglio.**

Isso
Levate
Lurano
Mariano al Brembo
Martinengo
Misano di Gera d'Adda
Morengo
Mornico al Serio
Mozzanica
Osio Sopra
Osio Sotto
Pagazzano
Palosco
Pognano
Pontirolo Nuovo
Pumenengo
Romano di Lombardia
Sabbio Bergamasco
Spirano
Torre Pallavicina
Treviglio
Urgnano
Verdellino
Verdello
Zanica

Provincia di Brescia.

Circondario di Breno.

Anfurro *
Angolo
Borno
Breno *
Capo di Ponte *
Cerveno *
Cividate Camuno *
Darfo *
Erbanno
Esine *
Gorzone
Losine *
Mazzunno
Malegno *
Ono S. Pietro *
Terzano

Circondario di Brescia.

Acquafredda
Azzano Mella *
Bagnolo Mella *
Barbariga *
Bedizzole
Berlingo *
Borgosatollo *
Botticino Mattina
Botticino Sera
Bovezzo
Brandico *
Brescia
Brione *
Caino *
Cajonvico
Calcinato
Calvagese
Calvisano *
Camignone
Capriano del Colle
Carcina *
Carpenedolo
Carzago
Castegnato *
Castel Mella *
Castenedolo
Cellatica
Ciliverghe *
Collebeato
Concesio
Corticelle Pieve *
Dello *
Desenzano sul Lago
Flero *
Frontignano *
Gardone Val Trompia *
Ghedi
Gussago
Inzino *
Iseo
Isorella *
Lografo *
Lonato
Longhena *
Lumezzane Pieve *
Lumezzane S. Apollonio *
Maclodio *
Magno sopra Inzino *
Mairano *
Marcheno *
Marone
Mazzano
Moniga
Monticello Brusati
Montichiari
Montirone *
Nave
Nuvolento *
Nuvolera
Ome
Ospitaletto *
Padenghe
Paderno Franciacorta *
Peschiera Maraglio *
Pilzone
Polaveno *
Poncarale *
Pozzolengo
Provaglio d'Iseo
Provezze
Quinzanello *
Remedello Sopra *
Remedello Sotto *
Rezzato
Rivoltella *
Rodengo
Roncadelle *
Saiano
Sale Marasino

Segue Circondario di Brescia.

ufemia della Fonte
Vigilio
Zeno Naviglio *
zzo *

Serle *
Sermione *
Siviano
Sulzano

Torbole Casaglio *
Travagliato *
Vello *
Villa Cogozzo

Virle Treponti *
Visano *
Zone *

Circondario di Chiari.

o
gonato *
nato
ino
priolo
stelcovati *

Castrezzato *
Cazzago San Martino
Chiari *
Clusane sul Lago
Coccaglio
Cologne

Colombaro
Erbusco
Nigoline
Palazzolo sull'Oglio
Paratico
Passirano

Pontoglio *
Rovato
Rudiano *
Timoline *
Torbiato
Urago d'Oglio *

Circondario di Salò.

nosine *
rghe *
ione *
ampoverde *
astrezzone
ardone Riviera
argnano *
Gavardo
ioglione Sopra
ioglione Sotto *

Limone sul Garda *
Maderno *
Manerba
Moscoline
Odolo *
Paitone *
Polpenazze
Portese
Prandaglio *
Preseglie *

Provaglio Sopra *
Provaglio Sotto *
Puegnago
Raffa *
Sabbio Chiese *
Salò
San Felice di Scovolo
Sojano del Lago
Sopraponte *
Soprazocco

Tignale *
Toscolano *
Tremosine *
Vallio *
Villanuova sul Clisi
Vobarno *
Volciano

Circondario di Verolanuova.

igole *
iesse *
Gambara *

Gottolengo *
Leno
Manerbio *

Milzanello *
Pavone del Mella *

Porzano *
Pralboino *

Provincia di Como.

Circondario di Como.

Albate
Albese *
Albiolo *
Albogasio
Alserio

Alzate con Verzago
Anzano del Parco
Appiano *
Arcellasco
Aggegno

Arosio *
Asnago *
Bellagio
Bellano
Bene Lario *

Beregazzo *
Bernate Rosales *
Binago *
Bizzarone *
Blevio

Segue Circondario di Como.

Breccia
Bregnano *
Brenna
Brienno
Brunate
Buccinigo
Bulgarograsso *
Bulgorello *
Cabiate
Cadorago *
Cagno
Camnago Faloppia
Camnago Volta
Campione *
Cantù
Capiago *
Carate Lario *
Carbonate *
Carcano
Careno
Carimate *
Carlazzo Valsolda
Carugo
Casanova di Lanza
Casletto
Caslino al Piano *
Casnate *
Cassano Albese *
Cassina Rizzardi *
Castello Valsolda
Castelnuovo Bozzente *
Cavallasca
Caversaccio *
Cerano d'Intelvi
Cermenate *
Cernobbio
Cima
Cirimido *
Civello
Civiglio
Colico
Colonno *
Como *
Consiglio di Rumo
Corenno Plinio
Corrido *
Costa Masnaga *
Cremia *
Cremnago *
Cressogno
Crevenna
Croce *
Cucciago *
Dasio *
Dervio
Dizzasco *
Domaso
Dongo
Dorio
Dosso del Liro *
Drano
Drezzo *
Erba Incino
Fabbrica Durini
Fenegrò
Figino Serenza *
Fino Mornasco *
Gaggino *
Garzeno *
Gera
Gironico *
Gottro
Grandate
Grandola *
Gravedona
Griante *
Grona *
Guanzate *
Intimiano
Inverigo
Laglio
Lambrugo
Lenno
Lezza
Lezzeno *
Limido Comasco
Limonta
Lipomo *
Livo *
Locàte Varesino *
Lomazzo *
Loveno sopra Menaggio
Lucino
Luisago
Lurago d'Erba
Lurago Marinone
Lurate Abbate *
Maccio *
Mariano Comense
Maslianico
Menaggio
Merone
Mezzegra
Minoprio *
Mojana *
Moltrasio
Monguzzo
Montano Comasco
Montorfano *
Mozzate
Musso
Nesso
Nibionno
Novedrate
Olgiate Comasco *
Oltrona di S. Mamett[e]
Orsenigo
Ossuccio
Palanzo *
Parè
Parravicino
Perledo
Pianello del Lario *
Piano Porlezza
Piazza Santo Stefano
Pognana *
Ponte Lambro
Porlezza
Puria
Rebbio
Rezzonico
Rodero *
Rogeno *
Romanò Brianza
Ronago
Rovellasca *
Rovello *
Rovenna *
Sala Comacina
San Siro *
Sant'Abbondio
Senna Comasco *
Solbiate
Solzago *
Sorico *
Tavernerio *
Tavordo *
Torno *

Segue Circondario di Como.

mezzo
vano *
rate *
giate *
Urio *
Varenna
Vassena
Veniano *
Vercana
Vergosa
Vertemate
Vill'Albese
Villa Romano *

Circondario di Lecco.

badia sopra Adda
quate *
runo
zurro *
nnone di Brianza
sso *
agaggera
artesate *
arzago *
arzano *
Biglio *
Bosisio *
Brianzola *
Brivio
Bulciago *
Cagliano
Calco
Canzo *
Capiate *
Carella con Mariaga
Casatenuovo
Caslino d'Erba
Cassina Mariaga
Castello sopra Lecco
Castelmarte
Cernusco Lombardone
Cesana di Brianza
Civate
Cologna *
Consonno *
Contra
Cremella *
Dolzago
Dozio *
Ello
Galbiate
Garbagnate Monastero *
Garlate
Germanedo *
Imberido *
Imbersago *
Laorca *
Lecco
Lierna
Linzanico
Lomagna
Lomaniga
Longone al Segrino *
Maggianico
Malgrate *
Mandello del Lario
Merate
Missaglia
Molteno *
Mondonico
Montevecchia
Monticello
Nava *
Novate di Brianza
Oggione
Olcio
Olgiate Molgora *
Olginate
Onno *
Oriano di Brianza *
Osnago
Paderno d'Adda
Pasturo *
Penzano
Perego
Pescate
Proserpio *
Pusiano *
Rancio di Lecco *
Ravellino *
Robbiate
Rongio
Rovagnate *
Sabbioncello
Sala al Barro
San Giovanni alla Castagna *
Santa Maria Hoè
Sartirana Briantea
Sirone *
Sirtori
Somana *
Suello
Valbrona *
Valgreghentino
Valmadrera
Verderio Inferiore
Verderio Superiore
Viganò *
Villa Vergano
Visino *

Circondario di Varese.

Abbiate Guazzone
Angera *
Arcisate *
Arolo
Azzio *
Ballarate
Barasso
Bardello
Barza *
Barzola *
Bedero Valcuvia
Besano *
Besosso *
Biandronno
Bisuschio *
Bizzozzero *
Bobbiate
Bodio *
Bosco Valtravaglia *
Brebbia *
Brenno Useria *
Brenta *
Brezzo di Bedero
Brinzio *
Brissago *
Brunello *
Brusimpiano *
Buguggiate

Segue **Circondario di Varese.**

Cabiaglio *
Cadegliano *
Cadrezzate *
Campagnano Vedasca *
Cantello
Capolago
Capronno
Caravate
Cardana
Caronno Corbellaro
Caronno Ghiringhello *
Casciago
Cassano /Valcuvia *
Castello Valtravaglia *
Castelseprio *
Castiglione Olona
Castronno *
Cavona *
Cazzago Brabbia *
Cellina
Cerro Lago Maggiore
Cittiglio
Clivio *
Cocquio
Comabbio *
Comerio
Cremenaga *
Crosio della Valle *
Cuasso al Monte *
Cugliate *
Cunardo *
Curiglia *
Cuveglio in Valle *
Cuvio *
Daverio *
Due Cossani *
Dumenza *
Duno
Fabiasco
Ferrera di Varese *
Galliate Lombardo
Garabiolo *
Gavirate *
Gazzada
Gemonio
Germignaga
Gornate Inferiore
Gornate Superiore
Grantola *
Gurone *
Induno Olona *
Ispra *
Lavena *
Laveno
Leggiuno
Lisanza *
Lissago *
Lomnago *
Lonate Ceppino *
Lozza *
Lozzo *
Luino
Luvinate *
Maccagno Inferiore
Maccagno Superiore *
Malgesso *
Malnate *
Marchirolo *
Masciago Primo *
Masnago
Mercallo *
Mesenana *
Mombello Lago Maggiore
Monate
Monvalle
Morazzone *
Morosolo
Muceno *
Musadino *
Musignano *
Olginasio *
Oltrona al Lago *
Orino *
Osmate Lentate *
Pino Lago Maggiore *
Porto Ceresio *
Porto Valtravaglia
Rancio Valcuvia
Ranco *
Roggiano Valtravaglia
Rovate *
Sangiano
Santa Maria del Monte
Sant'Ambrogio Olona
Schianno
Taino *
Ternate *
Torba *
Tradate
Travedona
Trevisago *
Tronzano Lago Magg. *
Valganna *
Varano *
Vararo *
Varese
Vedano Olona *
Velate
Venegono Inferiore
Venegono Superiore
Vergobbio *
Viconago *
Viggiù
Voldomino *
Voltorre *

Provincia di Cremona.

Circondario di Casalmaggiore.

Casalmaggiore
Casteldidone
Drizzona
Scandolara Ravara
San Giovanni in Croce
S. Martino del Lago
Tornata
Torricella del Pizzo
Vho
Voltido

Circondario di Cremona.

..d'Andrea	Derovere	Ostiano	Soresina
..pella de' Picenardi	Gabbioneta	Pescarolo ed Uniti	Torre de' Picenardi
..gia de' Botti	Isola Dovarese	Pessina Cremonese	Volongo *

Provincia di Mantova.

Distretto di Asola.

..ola *	Casaloldo *	Ceresara *	Piubega *
..salmoro	Castel Goffredo		

Distretto di Canneto sull'Oglio.

..quanegra sul Chiese *	Casalromano	Mariana *	Redondesco *
..nneto sull'Oglio *			

Distretto di Castiglione delle Stiviere.

..astiglione delle Stiviere	Cavriana	Medole	Solferino *
	Guidizzolo		

Distretto di Mantova.

..agnolo S. Vito			

Distretto di Volta Mantovana.

..oito	Monzambano	Ponti sul Mincio *	Volta Mantovana

Distretto di Viadana.

..abbioneta			

Provincia di Milano.

Circondario di Abbiategrasso.

..larcallo con Casone			

Circondario di Gallarate.

..avaria e Uniti	Crenna		

Circondario di Lodi.

..raffignano *	San Colombano al Lambro	Sant'Angelo Lodigiano *	

Circondario di Milano.

Cassano d'Adda
Cornate
Gessate
Trezzano Rosa
Vaprio d'Adda

Circondario di Monza.

Bernareggio
Briosco
Lesmo
Monza
Triuggio
Velate Milanese

Provincia di Pavia.

Circondario di Pavia.

Chignolo Po
Inverno
Miradolo

Circondario di Voghera.

Albaredo Arnaboldi
Barbianello
Bonasco
Bottarone *
Borgoratto Mormorolo *
Branduzzo *
Bressana
Broni
Calvignano
Canneto Pavese
Campospinoso
Canevino *
Casanova Lonati *
Castelletto Po *
Casatisma
Castana
Casteggio
Cigognola
Codevilla
Corvino San Quirico
Donelasco
Godiasco *
Golferenzo *
Lirio
Lungavilla *
Mezzanino *
Montalto Pavese *
Montebello
Montecalvo Versiggia
Montescano
Montù Beccaria
Mornico Losanna
Oliva Gessi
Pancarana *
Port'Albera *
Pietra de' Giorgi
Pinarolo Po
Rea *
Redavalle
Retorbido
Rivanazzano
Robecco Pavese *
Rocca de' Giorgi
Rocca Susella
Rovescala
San Cipriano Po *
San Damiano al Coll
Santa Giulitta
Santa Maria della Ver
Staghiglione
Stradella
Torazza Coste
Torre del Monte
Torricella Verzate
Volpara *
Verretto
Voghera
Zenevredo

Provincia di Sondrio.

Circondario di Sondrio.

Albosaggia *
Andalo *
Ardenno *
Bema *
Berbenno di Valtellina
Buglio in Monte *
Cajolo *
Campovico
Castione Andevenno
Cedrasco *
Cercino
Chiavenna
Cino
Civo
Colorina *
Cosio Valtellino
Dazio *
Delebio *
Dubino *
Faedo *

Segue **Circondario di Sondrio.**

ola *	Montagna	Postalesio	Spriana *
ne *	Morbegno *	Prata Camportaccio *	Talamona *
tona *	Novate Mezzola *	Rogolo *	Torre di Santa Maria *
itello	Pendolasco	Samolaco *	Traona *
lo	Piantedo *	San Giacomo e Filippo *	Verceja *
arola *	Piuro *	Sondrio	Villa di Chiavenna *
e *			

VENETO.

Provincia di Treviso.

Distretto di Castelfranco Veneto.

se

Distretto di Conegliano.

ago	San Pietro di Feletto	Susegana	Vazzola
Fior di Sopra			

Distretto di Montebelluna.

ade	Crocetta Trevigiana *	Nervesa	Trevignano
reano di San Marco	Montebelluna	Pederobba	Volpago
rnuda *			

Distretto di Oderzo.

nadolmo	Motta di Livenza	Ormelle	San Polo di Piave
nsuè	Oderzo		

Distretto di Treviso.

eda di Piave	Melma	Povegliano *	Treviso
rbonera	Mogliano Veneto *	Preganziol	Villorba
sale sul Sile *	Monastier di Treviso *	Quinto di Treviso	Zenson di Piave *
sier	Morgano *	Roncade *	Zero Branco *
rana *	Paese	San Biagio di Callalta *	
serada *	Ponzano Veneto	Spresiano *	

Distretto di Valdobbiadene.

rra di Soligo	San Pietro di Barbozza	Valdobbiadene	Vidor
llina			

Provincia di Udine.

Circondario di Cividale del Friuli.

Attimis *
Buttrio *
Cividale del Friuli *
Corno di Rosazzo
Drenchia *
Faedis
Grimacco *
Ipplis *
Manzano *
Moimacco *
Povoletto
Premariacco
Prepotto *
Remanzacco
Rodda
San Giovanni di Manzano
San Leonardo *
San Pietro al Natisone
Savogna *
Stregna *
Tarcetta *
Torreano *

Circondario di Tolmezzo.

Amaro *
Ampezzo *
Arta *
Cercivento *
Chiusaforte *
Comeglians *
Dogna *
Enemonzo *
Forni Avoltri *
Forni di Sopra *
Forni di Sotto
Lauco *
Ligosullo *
Moggio Udinese *
Ovaro *
Paluzza
Paularo
Pontebba *
Prato Carnico *
Raccolana *
Ravascletto *
Raveo *
Resia *
Resiutta *
Rigolato *
Sauris *
Socchieve *
Sutrio *
Tolmezzo *
Treppo Carnico
Villa Santina *
Zuglio *

Distretto di Codroipo.

Bertiolo
Camino di Codroipo *
Codroipo *
Rivolto *
Sedegliano
Talmassons
Varmo

Distretto di Gemona.

Artegna *
Buja *
Gemona
Montenars *
Osoppo *
Venzone

Distretto di Latisana.

Latisana *
Muzzana del Turgnano *
Palazzolo dello Stella *
Pocenia
Precenicco
Rivignano *
Ronchis *
Teor *

Distretto di Palmanova.

Bagnaria Arsa
Bicinicco
Carlino *
Castions di Strada
Gonars
Marano Lagunare *
Palmanova
Porpetto
San Giorgio di Nogaro
Santa Maria in Longa
Trivignano Udinese *

Circondario di Pordenone.

Arba
Azzano Decimo

Distretto di San Daniele del Friuli.

·redo di Monte Al-no *	Dignano *	Moruzzo *	San Daniele dei Friuli *
	Fagagna	Ragogna *	Sant'Odorico *
·ano *	Majano *	Rid'Arcano *	San Vito di Fagagna

Distretto di Tarcento

·sacco *	Magnano in Riviera *	Segnacco *	Treppo Grande *
·riis *	Nimis	Tarcento *	Tricesimo
·severa *	Platischis *		

Disretto di Udine.

·mpoformido	Meretto di Tomba *	Pasian Schiavonesco *	Reana del Rojale
·lettoUmberto *	Mortegliano	Pavia di Udine *	Tavagnacco *
·stizza *	Pagnacco *	Pozzuolo del Friuli	Udine
·artignacco *	Pasian di Prato *	Pradamano	

Provincia di Venezia.

Distretto di Dolo.

·ssò			

Distretto di Mestre.

·pinea	Zelarino		

Distretto di Mirano.

·oale	Salzano	Scorzè	

Provincia di Verona.

Distretto di Bardolino.

·ardolino	Garda	Peschiera	Torri del Benaco *
·astelnuovo di Verona	Lazise		

Distretto di Caprino Veronese.

·ffi	Brentino *	Castione Veronese *	Costermano
·elluno Veronese *	Caprino Veronese	Cavajon Veronese	Rivoli Veronese

Distretto di San Bonifacio.

·aldiero *	Colognola ai Colli	Monteforte d'Alpone *	San Bonifacio *
·azzano di Tramigna	Montecchia di Crosara *	Roncà *	Soave

Distretto di San Pietro Incariano.

Dolcè *
Fumane
Marano di Valpolicella
Negarine
Negrar
Pescantina
San Pietro Incariano
Sant'Ambrogio di Va policella

Distretto di Tregnago.

Illasi
Mezzane di Sotto

Distretto di Verona.

Avesa
Bussolengo
Lavagno
Marcellise
Mizzole
Montorio Veronese
Parona di Valpolicella
Pastrengo
Quinto di Valpantena
Quinzano Veronese
S. Maria in Stelle
S. Martino Buonalber
Sona
Verona

Distretto di Villafranca di Verona.

Sommacampagna
Valeggio sul Mincio *
Villafranca *

Provincia di Vicenza.

Distretto di Bassano.

Rossano Veneto

EMILIA.

Provincia di Bologna.

Circondario d'Imola.

Casal Fiumanese
Castel San Pietro
Imola

Circondario di Bologna.

Bologna
Castenaso
Loiano
Monterenzio
Monzuno
Ozzano dell'Emilia
Praduro e Sasso
S. Lazzaro di Savena
Pianoro

Circondario di Vergato.

Marzabotto

Provincia di Forlì.

Circondario di Cesena.

..a			

Provincia di Piacenza.

Circondario di Piacenza.

..zzano	Gazzola	Pianello Val Tidone	Sarmato *
..gonovo Val Tidone	Gragnano Trebbiense *	Piozzano	Travo
..ndasco *	Nibbiano	Rivergaro	Ziano
..tel San Giovanni	Pecorara *	Rottofreno	

Circondario di Fiorenzuola d'Arda.

..paneto			

Provincia di Parma.

Circondario di Parma.

..lecchio			

Provincia di Ravenna.

Circondario di Faenza.

..stel Bolognese			

MARCHE.

Provincia di Pesaro e Urbino.

Circondario di Pesaro.

..no			

Provincia di Macerata.

Circondario di Macerata.

Apiro *
Appignano *
Cingoli
Ficano *
Macerata
Montecassiano *
Monte Fano *
Pollenza *
San Severino Marche
Tolentino *
Treja

TOSCANA.

Provincia di Arezzo.

Circondario di Arezzo.

Arezzo
Capolona
Civitella in Val di Chiana
Cortona
Subbiano

Provincia di Firenze.

Circondario di Firenze.

Barberino di Val d'Elsa
Carmignano
Casellina e Torri
Fiesole
Firenze
Galluzzo
Greve
Lastra a Signa
Montespertoli
Prato
Reggello
Rignano sull'Arno
San Casciano in Val di Pesa
Sesto Fiorentino
Signa
Tavarnelle in Val Pesa

Circondario di Pistoia.

Lamporecchio
Larciano
Montale
Pistoia
Serravalle
Tizzana

Circondario di San Miniato.

Capraia e Limite
Castelfiorentino
Castelfranco di Sotto
Cerreto Guidi
Certaldo
Empoli
Fucecchio
Montaione
Montelupo
San Miniato
Santa Croce sull'Ar
Santa Maria in Mon
Vinci

Provincia di Grosseto.

Circondario unico di Grosseto.

Castel del Piano
Castiglione della Pescaja
Gavorrano
Grosseto
Massa Marittima
Monte Argentario
Pitigliano
Roccastrada

Provincia di Livorno.

Circondario di Livorno.

ivorno

Circondario di Portoferraio.

ampo nell'Elba
apoliveri
Marciana
Marciana Marina
Portoferraio
Porto Longone
Rio nell'Elba
Rio Marina

Provincia di Lucca.

Circondario unico di Lucca.

Altopascio
Camajore
Capannori
Lucca
Monsummano
Montecarlo
Pescia

Provincia di Pisa.

Circondario di Pisa.

Bagni San Giuliano
Bientina
Buti
Calci
Calcinaja
Capannoli
Cascina
Castellina Marittima
Chianni
Colle Salvetti
Crespina
Fauglia
Lajatico
Lari
Lorenzana
Orciano Pisano
Palaja
Peccioli
Pisa (1)
Ponsacco
Pontedera
Riparbella
Rosignano Marittimo
Santa Luce
Terricciola
Vicopisano

Circondario di Volterra.

Bibbona
Campiglia Marittima
Casale Marittimo
Castagneto Carducci
Cecina
Montecatini Val di Cecina
Montescudaio
Monteverdi
Piombino
Sassetta
Suvereto
Volterra

Provincia di Siena.

Circondario di Siena.

Castelnuovo Berardenga
Gajole
Montalcino
S. Gimignano

(1) Il divieto di esportazione colpisce solo la zona limitata ad Est via Medici e Confini di Cascina; a Nord via del Fosso Vecchio; ad Ovest via Maggiore e di Oratojo fino alla via Emilia; a Sud via Emilia fino all'Osteria (confine di Cascina).

UMBRIA.

Provincia di Perugia.

Circondario di Perugia.

Gubbio	Perugia	Valfabbrica	

Circondario di Terni.

Montefranco			

LAZIO.

Provincia di Roma.

Circondario di Civitavecchia.

Montalto di Castro			

Circondario di Viterbo.

Viterbo			

Circondario di Roma.

Mentana	*Monterotondo*	*Zagarolo* *	

ABRUZZI.

Provincia di Teramo.

Circondario di Penne.

Atanno	*Città Sant'Angelo*	*Montesilvano*	

Circondario di Teramo.

Atri	*Morro d'Oro*	*Notaresco*	*Silvi*
Montepagano			

CAMPANIA.

Provincia di Salerno.

Circondario di Sala Consilina.

rraca	*Tortorella*	*Vibonati*

PUGLIE.

Provincia di Bari.

Circondario di Altamura.

lberobello	Cassano delle Murge	Grumo Appula	Santeramo in Colle
ltamura	Gioia del Colle	Noci	Toritto
inetto	Gravina		

Circondario di Bari.

quaviva delle Fonti	Casamassima	Loseto	Putignano
ari delle Puglie	Castellana	Modugno	Rutigliano
itetto	Ceglie del Campo	Mola di Bari	San Michele di Bari
itonto	Cellammare	Monopoli	San Nicandro di Bari
itritto	Conversano	Montrone	Triggiano
anneto di Bari	Fasano	Noicattaro	Turi
apurso	Giovinazzo	Palo del Colle	Valenzano
arbonara di Bari	Locorotondo	Polignano a Mare	

Circondario di Barletta.

Andria	Canosa di Puglia	Minervino Murge	Terlizzi
Barletta	Corato	Ruvo	Trani
Bisceglie	Molfetta	Spinazzola	

Provincia di Foggia.

Circondario di Foggia.

erignola	Monte S. Angelo	Trinitapoli
Foggia	*Orta Nova* (1)	San Ferdinando

(1) Il divieto esportazione è limitato alla sola parte del territorio compreso nei seguenti confini:
1° La strada comunale Orta Nova-Carapelle fino all'incrocio con la provinciale Foggia-Cerignola;
2° La strada provinciale dal suddetto incrocio fino alla frazione Scillitani;
3° Da questa frazione seguendo la diramazione nel Carapelle sino alla immissione nel Carapelle;
4° Il confine del comune di Orta Nova con Foggia sino all'incrocio formato dal Tratturo col Carapelle;
5° Il Tratturo che da Foggia va ad Orta Nova fino all'incrocio con la provinciale Foggia-Cerignola;
6° Il confine tra il comune di Orta Nova e quello di Stornara fino alla provinciale Stornara-Orta Nova;
7° La strada provinciale Stornara-Orta Nova fino alla comunale Orta Nova-Carapelle.

Circondario di San Severo.

San Severo	Torremaggiore		

Provincia di Lecce.

Circondario di Brindisi.

Brindisi	Guagnano	Ostuni	San Vito dei Normanni
Carovigno	Latiano	Salice Salentino	Torre Santa Susanna
Erchie	Mesagne	San Donaci	Veglie
Francavilla Fontana	Oria	San Pancrazio Salentino	

Circondario di Gallipoli.

Acquarico del Capo	Gallipoli	Nociglia	Secli
Alessano	Matino	Racale	Specchia
Alezio	Minervino di Lecce	Ruffano	Supersano
Alliste	Miggiano	Parabita	Taurisano
Aradeo	Montesano	Patù	Taviano
Casarano	Morciano	Poggiardo	Tricase
Castrignano del Capo	Morciano di Leuca	Presicce	Tuglie
Diso	Nardò	San Nicola	Ugento
Galatone	Neviano	Salve	

Circondario di Lecce.

Arnesano	Cutrofiano	Melendugno	S. Pietro in Lama
Campi Salentino	Galatina	*Monteroni di Lecce*	Sogliano Cavour
Carmiano	*Lecce*	Novoli	Squinzano
Cellino San Marco	*Lequile*	S. Cesario di Lecce	Surbo
Callepasso	Leverano	S. Donato di Lecce	Torchiarolo
Copertino	Lizzanello	San Pietro Vernotico	Trepuzzi

Circondario di Taranto.

Avetrana	Laterza	Melendugno	Roccaforzata *
Carosino	Leporano	Montemesola	S. Giorgio sotto Taranto
Castellaneta	Lizzano	Monteparano	S. Marzano di S. Giuseppe
Faggiano	Manduria	Mottola	
Fragagnano	Martina Franca	Palagianello *	Sava
Ginosa	Maruggio	Palagiano *	Taranto
Grottaglie	Massafra	Pulsano	

BASILICATA.

Provincia di Potenza.

Circondario di Matera.

nalda
rrandina
Grottole
Grassano
Irsina
Matera
Miglionico
Montescaglioso

Circondario di Potenza.

arsico Nuovo
Montemurro
Spinoso

Circondario di Menfi.

ontemilone

CALABRIE.

Provincia di Catanzaro.

Circondario di Catanzaro.

lbi
maroni
rgusto
adolato
Borgia
araffa di Catanzaro
atanzaro
entrache
ropani
Davoli
Fossato Serralta
Gagliato
Gasperina
Girifalco
Guardavalle
Isca
Magisano
Montauro
Montepaone
Palermiti
Pentone
Petrizzi
San Floro
Santa Caterina del Jonio
Sant'Andrea Apostolo del Jonio
Satriano
Sellia
Sersale
Settingiano
Simeri e Crichi
Soverato
Soveria Simeri
Taverna
Tiriolo
Torre di Ruggero
Zagarise

Circondario di Cotrone.

arfizzi
iro
Cotrone
Cutro
Isola Caporizzuto
Mesoraca
Petrona
San Nicola dell'Alto

Circondario di Monteleone di Calabria.

Acquaro
Briatico
apistrano
essaniti
asà
inami
Drapia
Fabrizia
Filogaso
Joppolo *
Limbadi *
Majerato
Mileto
Nardò di Pace
Nicotera
Piscopio
Pizzo
Ricadi
San Calogero
San Costantino Calabro
Sorianello
Soriano
Tropea *
Zambrone

Circondario di Nicastro.

Carlopoli	Feroleto Antico	Maida	Platania
Cicala	Francavilla Angitola	Matirano	Sambiase
Conflenti	Gimigliano	Motta Santa Lucia	San Mango d'Aquino
Cortale	Gizzeria	Nicastro	San Pietro a Maida
Curinga			

Provincia di Cosenza.

Circondario di Castrovillari.

Acquaformosa	Castrovillari	Mottafollone	Sant'Agata di Esaro
Altomonte	Civita	San Donato di Ninea	
Amandolara	Frascineto	San Sosti	
Cassano all'Jonio	Montegiordano	Santa Caterina Albanese	

Circondario di Cosenza.

Belsito	Dipignano	Paterno Calabro	San Marco Argentano
Casole Bruzio	Lattarico	Rogiano Gravina	San Martino di Finita
Castrolibero	Marzi	Rogliano	Spezzano Grande
Celico	Mongrassano	Rota Greca	Torano Castello
Cosenza (Donnici)	Montalto Uffugo	San Giovanni in Fiore	

Circondario di Paola.

Ajello in Calabria	Belvedere Marittimo	Fuscaldo	San Gineto
Amantea	Bonifati	Lago	San Pietro in Amantea
Belmonte Calabro	Falconara Albanese	Longobardi	Terrati

Circondario di Rossano.

Corigliano Calabro	Longobucco	Rossano Calabro	

Provincia di Reggio Calabria.

Circondario di Gerace.

Ardore	Caulonia	Mammola	Roccella Jonica
Benestare	Ciminà	Martone	Samo
Bianco	Feruzzano	Palizzi	San Giovanni di Gerace
Bovalino	Gerace Marina	Pazzano	Sant'Ilario del Jonio
Brancaleone	Gerace Superiore	Platì	Siderno Marina
Bruzzano Zeffirio	Giojosa Jonica	Portigliola	Staiti
Caraffa del Bianco	Grotteria	Riace	Stignano

Circondario di Palmi.

ja
deto
anuova
oleto della Chiesa
ja Tauro
trinoli
ureana di Borello
Melicuccà
Molochio
Oppido Mamertina
Palmi
Radicena
Rizziconi
Rosarno
San Procopio
Santa Cristina d'Aspromonte
Sant'Eufemia d'Aspromonte
Scido
Seminara
Sinopoli
Terranova Sappo Minulio
Tresilico
Varapodio

Circondario di Reggio Calabria.

galadi
agnara Calabra
ova
ova Marina
alanna
ampo di Calabria
annitello
ardeto
ataforio
Catona
Condofuri
Fiumara
Gallico
Gallina
Laganadi
Melito di Porto Salvo
Montebello Jonico, già Fossato di Calabria
Motta San Giovanni
Pellaro
Podargoni
Reggio di Calabria
Rosali
Salice Calibro
Sambatello
San Lorenzo
San Roberto
Sant'Alessio in Aspromonte
Santo Stefano in Aspromonte
Scilla
Villa San Giovanni
Villa San Giuseppe

SICILIA.

A tutti indistintamente i Comuni della Sicilia è stato esteso il divieto di esportazione di vegetali ed altre materie indicate all'articolo 1 del Decreto Ministeriale 11 agosto 1902 riportato a pagina 13-15, epperò nessuna delle stazioni sicule può accettare spedizioni del genere per il Continente.

Le stazioni stesse possono invece accettare spedizioni in destinazione di località della Sicilia, trattandosi di Comuni contermini fillosserati, nei quali più non si applica il sistema distruttivo.

SARDEGNA.

Provincia di Cagliari.

Circondario di Cagliari.

Arixi *
Armungia
Assemini
Ballao
Barrali *
Burcei *
Cagliari
Capoterra *
Decimomannu *
Decimoputzu *
Donigala Siurgus *
Dolianova
Donori *
Elmas *
Furtei *
Gesico *
Gesturi *
Goni *
Guamaggiore *
Guasila
Mandas
Maracalagonis
Monastir *
Monserrato

Segue **Circondario di Cagliari.**

Muravera	S. Basilio *	Selegas	Soleminis
Nuraminis	S. Gavino Monreale *	Senorbi *	Suelli *
Nurri	Sanluri	Serdiana	Tuili
Orroli *	S. Nicola Gerrei	Serramanna	Ussana *
Ortacesus *	S. Pietro Pula *	Serrenti	Uta *
Pimental *	S. Sperato	Sestu	Villamar *
Pirri *	S. Andrea Frius *	Settimo S. Pietro *	Villanovafranca *
Pula *	S. Vito	Seurgus *	Villaputzu
Quarto S. Elena	Sarroch *	Sicci S. Biagio *	Villasalto *
Quartuccio *	Sardara	Siliqus *	Villasimius *
Samassi	Segarius *	Simai *	Villasor
Samatzai *	Selargius	Sisini	Villaspeciosa *

Circondario di Iglesias.

Arbus *	Gonnesa *	Palmas Suergiu *	Teulada *
Calasetta *	Gonnos Fanadiga *	Portoscuso *	Tratalias *
Carloforte *	Guspini *	Santadi *	Vallermosa *
Domus de Maria *	Musei *	Sant' Antioco *	Villacidro *
Domusnovas *	Narcao *	Serbariu *	Villamassargia *
Fluminimaggiore *	**Pabbillonis** *	Siliqua *	Villarios Masainas *

Circondario di Lanusei.

Aritzo *	Gairo Nuovo	Meana Sardo	Talana *
Arzana	Genoni *	Nuragus *	Tertenia
Alzara	Gergei	Nurallao *	Teti *
Austis *	Gesturi *	Nurri	Tiana *
Bari Sardo	Girasole	Orroli	Tonara *
Barumini *	Ilbono	Ortueri	Tortoli
Baunei	Isili	Osini	Triei
Belvi *	Jerzu	Perdasdefogu *	Ulassai
Desulo *	Laconi *	Sadali	Urzulei *
Escalaplano	Lanusei	Serri	Ussassai
Escolca	Lasplassas *	Seui	**Villagrande Strisaili** *
Esterzili *	Loceri	Seulo	Villanovatulo *
Gadoni *	Lotzorai	Sorgono	

Circondario di Oristano.

...basanta	Figu *	Ollastra Simaxis *	Simala *
...domaggiore	Flussio	Ollastra Usellus *	Simaxis *
...les *	Fordongianus	Palmas Arborea *	Sindia *
...llai *	Genuri	Pau *	Sini
...rdauli	Ghilarza	Pauli Arborei *	Siris *
...solo *	Gonnoscodina *	Paulilatino	Soddi *
...suni *	Gonnosnò *	Pompu *	Solanas *
...annari d'Usellus *	Gonnostramazza *	Riola	Solarussa
...aradili *	Lunamatrona *	Ruinas *	Sorradile
...aradili S. Pietro *	Macomer	Sàgama	Suni
...aressa *	Magomadas	Samugheo	Tadasuni *
...auladu *	Marrubbiu *	S. Nicola d'Arcidano *	Terralba *
...idoni *	Massama *	Santa Giusta *	Tinnura
...irori	Masullas *	S. Antonio Ruinas *	Tramatza *
...onarcado *	Milis *	Santu Lessurgiu	Tresnuraghes *
...oroneddu *	Modolo	S. Vero Congius *	Tuili *
...orore	Mogharella *	S. Vero Milis	Turri
...ortigali	Mogoro *	Scano Montiferro	Ula Tirso *
...osa	Montresta	Sedilo *	Uras *
...usachi	Morgongiori *	Seneghe	Usellus *
...abras	Narbolia *	Senis *	Ussaramanna *
...ollinas *	Neoneli	Sennariolo *	Villanovaforru *
...uglieri	Noragugume *	Setzu *	Villanova Truscheddu *
...urcuris *	Norbello	Siamaggiore	Villaurbana *
...omusnovas Canales *	Nughedu S. Vittoria *	Siamanna *	Zeddiani *
...onigala Fenugheda *	Nurachi *	Siapiccia *	Zeppara *
...ualchi	Nuraxinieddu *	Siddi *	Zufaliu *
...scovedu *	Nureci *	Sili *	Zuri *

Provincia di Sassari.

Circondario di Alghero.

...lghero	Borutta	Monteleone Rocca Doria	Semestene
...anari	Cheremule	Olmedo	Siligo
...essude	Cossoine	Padria	Tiesi
...onnanaro	Giave	Pozzomaggiore	Torralba
...onorva	Mara	Romana	Villanova Monteleone

Circondario di Nuoro.

Bitti	Lodè	Onifai	Ovodda
Bolotana	Lodine	Oniferi	Posada
Dorgoli	Lula	Orani	Sarule
Fonni	Mamojada	Orgosolo	Silanus
Galtelli	Nuoro	Orosei	Siniscola
Gavoi	Oliena	Orotelli	Torpè
Irgoli	Ollolai	Orune	
Loculi	Olzai	Osidda	
Lei	Onani	Ottana	

Circondario di Ozieri.

Alà dei Sardi	Bottidda	Ittireddu	Ozieri
Anela	Buddusò	Monti	Pattada
Ardara	Bultei	Mores	Tula
Benetutti	Burgos	Nughedu di San Nicolò	
Berchida	Esporlatu	Nule	
Bono	Illorai	Oschiri	

Circondario di Sassari.

Bulzi	Itiri	Ossi	Sedini
Cargeghe	Laerru	Perfugas	Sennori
Castel Sardo	Martis	Ploaghe	Sorso
Chiaramonti	Muros	Porto Torres	Tissi
Codrongianus	Nulvi	Putifigari	Uri
Florinas	Osilo	Sassari	Usini

Circondario di Tempio Pausania.

Aggius	La Maddalena	Nuchis	Tempio Pausania
Bortigiadas	Luras	Santa Teresa Gallura	Terranova
Calangianus			

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 18 febbraio 1915, n. 87, del ministro della guerra, sono stati esclusi dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato i signori Renato Teodori di Antonio e Corrado Paggi di Torquato, domiciliati in Roma, via Calamatta, n. 2.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 18 febbraio 1915, n. 88, del ministro della guerra, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il sig. Armando Serrini di David, domiciliato in Roma, via del Tritone, n. 133.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 24 febbraio 1915, n. 90, del ministro della guerra, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il sig. Amerigo Masi fu Davide di Rufina.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 6v (C.).

Agevolezze di tariffa pei trasporti di fieno.

(Vedi ordine di servizio N. 9v-1914).

A conferma delle disposizioni impartite coll'indirizzo sesto, N. 7689c dell'8 marzo corrente, si avverte che, con decorrenza dal 9 corrente al 15 aprile 1915, sono attuati i seguenti provvedimenti i quali sono applicabili unicamente alle spedizioni accettate entro il detto periodo di tempo:

La tariffa eccezionale N. 1062, serie A, è estesa ai trasporti di fieno in partenza da tutte le stazioni della rete dello Stato e destinati alle stazioni della Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia.

Pertanto, il provvedimento vale per le spedizioni dirette alle stazioni poste sulla linea Termoli-Foggia-Potenza-Battipaglia, a quelle al sud di detta linea, Sicilia compresa, nonchè alle stazioni situate sui tratti di linea Foggia-Lucera, Foggia-Bovino e Rocchetta S. Antonio-Rapone-Ruvo.

Alle spedizioni, poi, dirette ai porti onde imbarcarsi per le anzidette regioni, è da applicarsi il prezzo di L. 0.0309 per tonnellata-chilometro, oltre il normale diritto fisso (carico e scarico a cura delle parti) e le eventuali tasse accessorie, compreso il 6 % e le soprattasse degli articoli 68 *bis* e 108 *bis*, a condizione che il peso minimo di ogni spedizione raggiunga almeno le 5 tonnellate.

Lo stesso prezzo è da applicarsi ai trasporti di fieno in prosecuzione dai luoghi di sbarco, quando la stazione destinataria sia posta nell'interno delle regioni suddette.

L'accennato prezzo di L. 0.0309 è da applicarsi pure ai trasporti eseguiti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna ed in servizio diretto terrestre-marittimo con la Sicilia, fatto a mezzo della Navigazione di Stato.

Per le spedizioni in partenza da stazioni non ammesse al servizio cumulativo con la Sardegna, le quali dovranno, come è prescritto, essere appoggiate alla stazione più vicina ammessa, è da computarsi il citato prezzo, di L. 0.0309 anche per il percorso fino a questa, senza applicazione, rispetto ad essa stazione, della tassa di transito, stabilita dall'art. 108 delle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda il percorso delle ferrovie Sarde, sono sempre applicabili i prezzi del servizio cumulativo, restando fermo il cumulo delle distanze del percorso delle ferrovie stesse con quello dello Stato.

Valga all'uopo il seguente esempio:

Spedizione a P. V. di Kg. 7000 di fieno da Mortara ad Iglesias, transiti Genova-Cagliari.

Percorrenza:

Mortara-Genova	Km.	125
Cagliari-Iglesias	»	55
Totale . . .	Km.	180

Percorso Ferrovie Stato:

Prezzo di L. 0.0309 × 125 × 7000 = . . .	L. 27.05	L.	28.50
Diritto fisso (carico mittente) L. 0.204 × 7000	» 1.45		
Sopratassa di stazione		»	0,35
Aumento del 6 %		»	0,15

Percorso marittimo:

Parte I — classe 4ª L. 12,24 × 7000 = ...	»	85.70

Percorso Ferrovie Sarde:

Prezzo medio corrispondente alla distanza di 180 Km. della classe 18:

L. 0.0567 × 55 × 7000	L. 21,82	»	23.25
Diritto fisso (scarico destin.) L. 0.204 × 7000	» 1.43		
Bollo		»	0,10
Totale L. . . .		L.	138.05

Per quanto riguarda il percorso marittimo sono applicabili i prezzi della tariffa del servizio cumulativo, fatta eccezione per il percorso Civitavecchia-Golfo Aranci, per il quale i noli marittimi sono ridotti da L. 12,91, L. 6,91 e L. 11,11 rispettivamente a L. 11,28, L. 5,28 e L. 9,48.

Parimente il nolo Civitavecchia-Maddalena è ridotto da L. 11,11 a L. 9,74.

In quanto non sia qui diversamente disposto, vale, per l'applicazione dei diritti fissi e delle eventuali tasse accessorie e per ogni altra disposizione, la menzionata tariffa.

L'Amministrazione ha il diritto di pretendere l'applicazione delle tasse a tariffa normale nel caso in cui il fieno non sia imbarcato o che sia imbarcato per luoghi non compresi nelle anzidette regioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Circolare N. 14R (C.).

Congresso agrario in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 20 al 31 marzo 1915.

Ritorno: dal 24 marzo al 5 aprile 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Roma. 1915 - Tip. Editrice Nazionale - C. 80.

SENTENZE

Trasporto di merci infiammabili. - Incendio. - Prova. - Presunzione di irresponsabilità.

« *Il disposto dell'art.* 130 *comma e, tariffe, stabilisce una presunzione di irresponsabilità per l'amministrazione ferroviaria, quando si tratti di merci infiammabili, ed il danno subìto possa essere considerato, anche in astratto, come conseguenza di codesta natura della merce medesima* » (1).

« *Il verbale di accertamento del danno, redatto a norma dell'art.* 135 *tariffe, fa piena fede del suo contenuto anche nelle vie giudiziarie* » (2).

CASSAZIONE DI ROMA — 10 dicembre 1914 — Calabresi c. F. Stato.

FATTO.

I fratelli Paolo e Francesco Calabresi con citazione 25 giugno 1911 convennero avanti la Pretura del 3° Mandamento di Roma l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed esposero che eglino fino dal 22 marzo 1910 avevano spedito dalla fermata di Porto (Fiumicino) un vagone diretto a Paolo Simoncini a Perugia e contenente 158 balle di paglia di grano — che il vagone non era giunto a destinazione nei termini di resa — e che avendo

(1) Vedi: Cassaz. Torino 28.4.1910 (Bollettino 1911-IV pag. 57); Cassazione Roma 17.10.1910 (id. pag. 223); Cassaz. Torino 11.3.1911 (id. pag. 145); Cassaz. Roma 31.5.1912 (id. 1912-IV pag. 424).

(2) Vedi: Cassaz. Roma 9.4.1910 (Bollettino 1910-IV pag. 28).

tempestivamente e regolarmente reclamato avevano avuto da quella amministrazione la risposta che la paglia, di cui trattavasi era stata distrutta nella stazione di Ponte Galera per incendio sviluppatosi per cagioni non bene definite e che pur di dar termine alla vertenza essa amministrazione era disposta ad una transazione in base alla metà dell'importo di detta paglia, la quale offerta da essi Calabresi era stata rifiutata. Domandarono quindi la condanna della detta amministrazione a pagare loro la somma di L. 257,40 per risarcimento di danni e più gli interessi dal giorno della domanda giudiziale.

L'amministrazione eccepì la sua irresponsabilità in base agli articoli 103 e 130 delle tariffe ed in via riconvenzionale domandò il risarcimento del danno subìto dal carro in L. 500, ed in L. 148,03 per prezzo del copertone rimasto distrutto dal fuoco.

Il Pretore con sentenza 20-22 novembre 1911 respinse la domanda riconvenzionale dell'amministrazione ferroviaria, e sospendendo ogni altra decisione sulla domanda principale ordinò la produzione del bollettino della Camera di Commercio relativo al valore della paglia al momento dell'incendio.

Appellò da codesta sentenza l'amministrazione e davanti al Tribunale rinunziò alla sua domanda riconvenzionale, limitando così la materia del contendere al rifacimento dei danni domandati dai fratelli Calabresi per la paglia abbruciata, ed insistendo nel sostenere la sua irresponsabilità in base agli articoli 103 e 130 delle tariffe, in quanto si trattava di merci infiammabili ed altrimenti pericolose, e non era stata dagli attori provata la colpa di essa amministrazione vettrice.

Il Tribunale di Roma con sentenza 8 luglio-2 agosto 1912, accogliendo cotesta tesi dell'amministrazione, in riforma della sentenza appellata, assolvè l'amministrazione stessa dalla domanda degli attori.

Contro questa sentenza del Tribunale i fratelli Calabresi hanno ricorso a questa Corte di Cassazione per quattro motivi.

IN DIRITTO.

Osserva, che coi primi tre motivi del ricorso si sostiene che la denunziata sentenza abbia violati gli articoli 130 e 103 delle tariffe e condizioni per i trasporti delle ferrovie dello Stato e 132 e 1349 del codice civile.

1° Per aver disconosciuto che per aversi la presunzione *juris* della irresponsabilità dell'amministrazione ferroviaria occorre dimostrare non solo che la merce distrutta rientra nella categoria delle merci di natura pericolosa, ma anche che fra il danno ed il rischio contemplato sussista il nesso della possibilità concreta, e per aver quindi errato, in quanto ha ritenuta sufficiente la prova della possibilità astratta desunta dal fatto dell'incendio.

2° Perchè mentre la ferrovia, pur sostenendo, che la prova, che la merce era stata distrutta dall'incendio resultava dal verbale di accertamento, domandava all'uopo anche la prova testimoniale specialmente per stabilire che la combustione era avvenuta per causa rimasta ignota, il Tribunale di merito risolvè questo punto fondamentale della controversia, ritenendo che dal verbale redatto nello stesso giorno dal capostazione resultava in modo chiaro ed indiscutibile, che la paglia di cui trattasi, era rimasta distrutta da un incendio sviluppatosi nella stazione di Ponte Galera, e perchè così dette a cotesto verbale redatto dai termini dell'art. 135 della tariffa il valore di una prova giudiziaria, mentre non è circondata dalle garanzie che debbono accompagnare le prove giudiziarie. Specialmente se si effettui come un caso unilateralmente, n'è fra gli istituti giuridici classificati e riconosciuti dalla legge, come idonei, alla prova giudiziaria.

3° Per aver disconosciuto e non considerato che la causa della perdita della merce, ove trattasi di perdita per combustione è la causa della combustione stessa e che conseguentemente il verbale di accertamento doveva nel caso, per esser completo e concludente ai termini dell'art. 135 delle tariffe, contenere la indica-

zione della causa dell'incendio e la enunciazione che tale causa era rimasta ignota.

Questi tre motivi sono infondati.

Di fronte alla merce generale il diritto sancito pure dall'articolo 40 del Codice di commercio della piena responsabilità del vettore per la perdita e l'avaria delle cose affidategli per il trasporto — se non provi che sia derivata da caso fortuito o da forza maggiore, l'art. 401 del Codice stesso, temperò codesta responsabilità, che in taluni casi, non rispondendo a giustizia, poteva riuscire eccessiva, e quindi ostacolare i necessari trasporti, permettendo che ove si trattasse di cose fragili o soggette a facile deterioramento o di animali, potessero le amministrazioni delle ferrovie stipulare che la perdita o l'avaria si presumesse derivata da vizio delle cose trasportate o dalla loro natura, se non fosse provata la colpa di dette amministrazioni.

Ora, poichè alle stesse amministrazioni non competeva per disposto dell'art. 271 della legge sui lavori pubblici la facoltà di concludere o no i contratti di trasporto come dei passeggeri, così del bestiame, delle derrate e materie di ogni natura, ma era imposto l'obbligo di accettarli tutti, salvo certe esclusioni specificamente determinate, si credette giusto in esplicazione della eccezione già formulata dal citato art. 401 di rendere nelle tariffe del 1885 obbligatoria cotesta presunzione di irresponsabilità, stabilendo all'art. 130 che l'amministrazione, a meno che non sia provata la sua colpa, non può essere tenuta responsabile, tra le altre cose, delle merci infiammabili, fulminanti, o altrimenti pericolose, « in quanto il danno possa essere considerato come la conseguenza delle proprietà pericolose delle merci stesse e del loro modo d'imballaggio ».

Evidentemente, adunque, si è sancita una presunzione di irresponsabilità per l'amministrazione ferroviaria, quando si tratti di materie infiammabili, ed il danno subìto possa essere considerato come conseguenza di cotesta natura della merce stessa. Questa possibilità del nesso fra il danno avveratosi e la natura speciale della merce fa sorgere siffatta presunzione, senza che la presunzione stessa venga a cessare se non nel caso in cui l'avente diritto alla merce, (il mittente ed il destinatario) provi che il fatto della distruzione o dell'avaria sia dipeso da colpa dell'amministrazione.

Ora, cotesta possibilità non in astratto, ma in concreto come si vorrebbe dal ricorrente, di nesso fra il dannò e la natura della merce, dipendente cioè non dal nudo evento dell'incendio, ma ancora da tutte le circostanze di fatto, che lo hanno preceduto od accompagnato, si risolverebbe nell'obbligo dell'amministrazione di provare la vera causa che ha prodotto l'incendio o distruggerebbe affatto la portata di codesta presunzione stabilita dalla legge in quanto in ultima analisi l'amministrazione si troverebbe ridotta nella condizione della ordinaria responsabilità, dovendo cioè provare il fortuito o la forza maggiore che ha prodotto l'incendio, e quindi il danno.

Il verbale poi di accertamento dei danni, disposto dall'articolo 135 delle stesse tariffe è diretto a constatare le circostanze di fatto, dalle quali può dipendere il diritto dello speditore o del destinatario delle merci al risarcimento del danno, ovvero il diritto dell'amministrazione alla sua responsabilità. E se codesto verbale fu voluto e disposto per stabilire in via più sollecita ed economica lo stato dei fatti, o per facilitare in via amministrativa le composizioni fra gli interessati sulla merce ed il vettore, non può mancar di valore nella via giudiziaria, quando sia completo e regolarmente compilato in ispecie quanto alla prova dello stato materiale in cui si trovaron ridotte le cose spedite.

Ora, la denunziata sentenza ritenne accertato in fatto in modo chiaro ed indiscutibile per le risultanze del verbale redatto nello stesso giorno dell'incendio dal capostazione di Ponte Galera, con l'intervento di due testimoni idonei, che la paglia, di cui trattasi, era stata distrutta per l'incendio sviluppatosi in quel carro in detta stazione.

E dopo aver ciò ritenuto in fatto, o così con un apprezzamento insindacabile in questa sede, fece una retta applicazione al caso in esame delle suaccennate norme, con cui l'art. 130 della tariffa deve essere inteso, osservando inoltre e giustamente che questo non contempla le merci infiammabili per combustione spontanea, o per semplice sfregamento, le quali per altre disposizioni delle tariffe sono escluse dal trasporto, ma le merci pericolose per essere facilmente accendibili, come indubbiamente è da ravvisarsi la paglia.

Nè infine vale ciò che si osserva nel terzo motivo, giacchè nel verbale in parola si legge che alle ore 21,30 di quel giorno sviluppatosi in quel vagone un incendio per causa ignota, distrusse completamente la paglia del peso complessivo di Kg. 4680, il copertone N. 30239, e le opere in legno di quel carro di N. 452938.

Osserva che non maggiormente fondato si riscontra il quarto motivo, col quale si addebita alla denunziata sentenza difetto di motivazione per essersi limitata in fatto *sic et simpliciter* a riferirsi al suddetto verbale di accertamento, mentre occorreva che la sentenza stessa mettesse in rilievo il contenuto del verbale stesso.

Il Tribunale, come già si è rilevato di sopra, ritenne accertata la distruzione della paglia, per il verificatosi incendio, e di tale sua affermazione dette ragione col dire che si basava sulle risultanze di cotesto verbale, che ravvisò regolarmente redatto.

Ora, non si arriva davvero a comprendere quale motivazione ulteriore potesse su questo punto esigersi dal Tribunale.

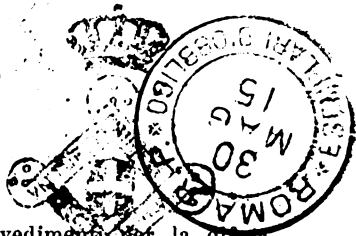
P. Q. M. rigetta il ricorso proposto dai sigg. Paolo e Francesco Calabresi, ecc.

ANNO VIII - N. 12

25 MARZO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

21 marzo 1915. — Legge n. 273, portante provvedimenti per la difesa economica e militare dello Stato . . . . Pag. 95

25 febbraio 1915. — R. D. n. 243, riguardante le competenze degli ingegneri capi degli uffici per le opere pubbliche in Libia . . . . » 100

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Appendice n. 5 *all'Ordine generale n. 4-1907.* — Indennità di malaria . Pag. 275

Ordine di servizio n. 85. — Gestione del parco sale montate di scorta per rotabili . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 86. — Funzionari incaricati di stipulare contratti . » 276

Ordine di servizio n. 87. — Cambiamento di nome della stazione di Riena » ivi

Ordine di servizio n. 88. — Servizio cumulativo con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio . . . » 277

Ordine di servizio n. 89. — Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915 . . . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 90. — Servizio italo-germanico . . . . » 279

Ordine di servizio n. 91. — Ammissione del raddoppio « Serronova » al servizio viaggiatori e bagagli. . . . . » 280

Ordine di servizio n. 92. — Estensione di servizio nella fermata di Acciano » 283

Circolare n. 22. — Disposizioni per i pareggi delle mancanze e delle eccedenze nei trasporti di bagagli e merci . . . . » ivi

Circolare n. 23. — Accettazione dei documenti di trasporto. . . . . » 286

Roma, marzo 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Circolare n. 24. — Trasporti a domicilio a Lecco, Palazzolo sull'Oglio e Stresa . . . . Pag. 286
Circolare n. 25. — Commissione incaricata di esaminare i reclami circa gli orari ed i turni di servizio del personale contemplato nel R. decreto 20 agosto 1914, n. 993 . . . . » 290
Circolare n. 26. — Provvedimenti relativi ai divieti di esportazione . . » ivi
Istruzione n. 2. — Pagamenti contro quietanza per crocesegno . . . . . » 292
Comunicazioni. — Esclusioni dalle gare . . . . » 293

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

(Per memoria).

In appendice:

Circolare n. 15R. — Congresso delle associazioni zootecniche in Roma . Pag. 23
Circolare n. 16R. — I. Congresso dei ragionieri liberi professionisti in Genova . . . . » ivi

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Massimario. . . . . Pag. 79

LEGGE 21 *marzo* 1915, *n.* 273, *portante provvedimenti per la difesa economica e militare dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

TITOLO I.

Provvedimenti relativi ai divieti di esportazione.

Art. 1.

Chiunque in qualsiasi modo esporta merce della quale il Governo abbia vietata la esportazione, o non la reintroduce nello Stato, nei termini stabiliti dalle norme relative se spedita in cabotaggio, oppure la devia se destinata originariamente a un porto italiano o delle colonie, verso uno Stato estero, o anche soltanto tenta di esportarla o deviarla, è punito con la reclusione da uno a cinque anni e con la multa fino al quintuplo del valore della merce e non mai inferiore a lire cinquecento.

Alle dette pene il giudice può aggiungere la interdizione temporanea dai pubblici uffici; e la condanna ha sempre per effetto la sospensione dall'esercizio della professione, per un tempo pari a quello della reclusione inflitta, quando il colpevole sia un capitano o padrone di una nave o un pubblico mediatore o spedizioniere.

Se il delitto sia commesso per negligenza o imprudenza del proprietario, dell'armatore, del capitano o padrone di una nave, o di qualsiasi vettore, questi sono puniti con la detenzione da tre mesi a un anno e con la multa da lire trecento a duemila.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*, n. 72 del 21 marzo 1915.

Se il valore della merce non eccede lire cinquecento il giudice può ridurre le pene sino a un sesto; e se non eccede le lire cento si applica la pena della multa da lire cinquanta a trecento.

Il proprietario, l'armatore, il capitano o padrone di una nave e qualsiasi vettore, sono in ogni caso obbligati in solido al pagamento delle multe inflitte a coloro che hanno commesso il delitto o vi hanno concorso.

La merce si confisca.

Art. 2.

È assegnato, fino a lire ventimila, dopo prelevate le spese, un terzo della multa riscossa per metà alla massa delle guardie di finanza e per metà al fondo di previdenza del personale doganale; e gli altri due terzi sono assegnati agli scopritori che siano pubblici ufficiali, agenti della forza pubblica o persone incaricate di un servizio pubblico. Quando il delitto sia stato scoperto a merito di privati cittadini, a questi è assegnato un terzo, e l'altro terzo agli ufficiali o agenti che lo abbiano accertato.

TITOLO II.

Provvedimenti relativi alla difesa militare dello Stato.

Art. 3.

Si applicano le pene stabilite nella prima parte dell'art. 110 del Codice penale a chiunque indebitamente eseguisce disegni, modelli, schizzi o fotografie di cose concernenti la forza, la preparazione o la difesa militare dello Stato, o fa ricognizioni sulle cose medesime, qualunque sia il processo od il mezzo adoperato, oppure indebitamente si procura notizie concernenti la forza, preparazione o difesa suindicate.

Le stesse pene si applicano a chiunque a tale fine si introduce nei luoghi dove si possono eseguire disegni, modelli, schizzi, fotografie, ricognizioni, o procurarsi le notizie suddette, ovvero sia sorpreso nei luoghi medesimi, o nelle loro vicinanze, in possesso di oggetti, carte, scritti, disegni, modelli, schizzi, fotografie o altro materiale rappresentativo concernenti le notizie suaccennate o anche dei mezzi idonei per raggiungere lo scopo, senza che si possa giustificare la legittimità del possesso o dell'uso.

Per il solo fatto di entrare clandestinamente o con inganno nei detti luoghi si applica la pena stabilita nel capoverso dell'art. 110 del Codice penale.

Per quello di entrare nei luoghi, l'accesso ai quali sia vietato, la pena è dell'arresto fino a quattro mesi o dell'ammenda fino a lire mille.

Art. 4.

È data facoltà al Governo di vietare per periodi di tempo, che saranno fissati con decreto Reale, la pubblicazione con qualsiasi mezzo di determinate notizie concernenti la forza, la preparazione o la difesa militare dello Stato.

Chiunque comunica le dette notizie, le pubblica o ne agevola in qualsiasi modo la comunicazione o la pubblicazione è punito con la reclusione o con la detenzione da un mese a un anno e con la multa sino a lire mille.

La pena è della reclusione da sei mesi a due anni e della multa sino a lire duemila se le notizie sono comunicate a uno Stato estero o ai suoi agenti o le pubblicazioni avvengono in territorio estero.

Se il colpevole era per ragione di ufficio a cognizione delle notizie ovvero ne era venuto a cognizione con violenza o inganno le pene sono aumentate di un terzo.

Art. 5.

Con le pene rispettivamente stabilite nell'articolo precedente è punito chiunque ottiene la notizia o la comunicazione o se ne procura altrimenti la cognizione.

Art. 6.

Chiunque sopprime, sottrae, o distrae, anche temporaneamente, taluna delle cose indicate nell'art. 107 del Codice penale e nella prima parte e primo capoverso dell'art. 3 della presente legge, è punito con la reclusione o la detenzione da sei mesi a tre anni e con la multa superiore a lire mille.

Art. 7.

Chiunque tenta d'indurre altri a commettere alcuno dei delitti preveduti nella presente legge e negli articoli 107 e 110 del Codice penale è punito con la metà della pena stabilita per i delitti medesimi ancorchè questi non siano stati commessi.

Tale riduzione di pena non si effettua se la persona che si è tentato d'indurre sia un pubblico ufficiale, una persona incaricata di un pubblico servizio o appartenente all'esercito o all'armata.

Art. 8.

Quando alcuno dei delitti preveduti in questo titolo sia commesso per negligenza o imprudenza di chi per ragioni di ufficio sia in possesso o a cognizione delle cose o delle notizie comunicate o pubblicate, questi è punito con la detenzione da tre a diciotto mesi e con la multa fino a lire mille.

Art. 9.

Quando nella esecuzione di alcuno dei delitti preveduti nel titolo II della presente legge, il colpevole commetta un altro delitto che importi una pena temporanea restrittiva della libertà personale superiore a cinque anni, la pena che risulta dall'applicazione dello art. 77 del Codice penale è aumentata di un sesto.

Art. 10.

Ai delitti preveduti nel titolo II della presente legge sono applicabili le disposizioni dell'art. 4 del Codice penale.

Art. 11.

È data facoltà al Governo di stabilire le norme da osservarsi per determinati periodi di tempo, che saranno fissati nel decreto Reale, nelle materie che concernono la difesa militare dello Stato; quali:

operazioni geodetiche, topografiche, idrografiche ed affini;

pubblicazioni cartografiche;

ricerche di sostanze minerali, coltivazione di miniere, cave, torbiere;

allevamento di colombi viaggiatori;

impianti radiotelegrafici od affini;

esperimenti ed esercizi od applicazioni di navigazione aerea e di aviazione;

invenzioni od applicazioni industriali;

segnalazioni e comunicazioni a distanza con qualunque mezzo;

polizia delle vie di comunicazione e dei mezzi di trasporto;

espatrio per ragioni di lavoro;

occupazione o limitazione temporanea di proprietà mobiliari ed immobiliari;

soggiorno degli stranieri in determinate località.

Negli stessi decreti saranno stabilite le pene da applicarsi ai contravventori, le quali non potranno superare lire mille di ammenda e sei mesi di arresto.

I suddetti decreti saranno presentati al Parlamento per essere convertiti in legge.

Art. 12.

La citazione in giudizio delle persone indicate nel penultimo capoverso dell'art. 1, e agli effetti di questo, è fatta a cura del pubblico ministero nei modi e termini stabiliti negli articoli 66 e 67 del Codice di procedura penale.

Circolare N. 15R (C.).

Congresso delle associazioni zootecniche in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 27 al 30 marzo 1915.

Ritorno: dal 30 marzo al 4 aprile 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari n. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 16R (C.).

I. Congresso dei ragionieri liberi professionisti in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 5 all'11 aprile 1915.

Ritorno: dall'8 al 14 aprile 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Roma, 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Per i delitti preveduti nella prima parte, nel primo e secondo capoverso dell'art. 3 e negli articoli 4, 5, 6, 7, 8 della presente legge e 107, 108, 110 del Codice penale il giudice può spedire mandato di cattura anche fuori dei casi stabiliti nell'art. 313, n. 8, del Codice di procedura penale.

Appartiene alla Corte di assise la cognizione dei delitti preveduti nella prima parte e primo e secondo capoverso dell'art. 3 e negli articoli da 4 a 9 della presente legge; e si procede con citazione diretta.

La cognizione del delitto preveduto dall'art. 1 appartiene al tribunale penale.

La cognizione delle contravvenzioni prevedute nell'ultimo capoverso dell'art. 3 e nell'art. 11 appartiene al pretore.

Le cose che servirono o furono destinate a commettere i delitti preveduti negli articoli 3 e 6 e le cose che ne sono il prodotto, sono sempre confiscate, ancorchè appartengano a persone estranee al delitto.

Art. 13.

La presente legge entrerà in esecuzione il giorno successivo alla sua pubblicazione.

Art. 14.

È data facoltà al Governo di estendere la presente legge alle colonie, coordinandola con le disposizioni di procedura penale vigenti in ciascuna di esse.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 21 marzo 1915.

VITTORIO EMANUELE.

Salandra — Orlando — Daneo — Zupelli — Viale.

Visto, *Il guardasigilli*: Orlando.

R. D. 25 *febbraio* 1915, *n.* 243, *riguardante le competenze degli ingegneri capi degli uffici per le opere pubbliche in Libia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 5 novembre 1911, n. 1247, convertito nella legge 25 febbraio 1912, n. 83;

Visto il R. decreto 15 gennaio 1914, n. 76;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le colonie;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

In luogo degli articoli 18, 19 terzo comma, 20 secondo comma, lettera *a*), 42 secondo comma, del R. decreto 15 gennaio 1914, n. 76, sono sostituiti i seguenti:

Art. 18.

L'approvazione tecnica dei progetti esecutivi spetta:

a) all'ingegnere capo per quelli l'importo dei quali non superi le L. 50,000;

b) all'ispettore superiore per quelli l'importo dei quali non superi le L. 250,000;

c) al ministro in tutti gli altri casi.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 71, del 20 marzo 1915.

Il ministro, quando lo ritenga utile per l'importanza dei lavori, può avocare a sè l'approvazione dei progetti compresi nella competenza dell'ispettore e dell'ingegnere capo, e attribuire all'ispettore l'approvazione di questi ultimi.

Art. 19 terzo comma.

In circostanza di comprovata urgenza, il governatore può autorizzare l'inizio dei lavori che eccedono la sua competenza o che non siano compresi nel programma, salvo a chiedere, entro il più breve termine possibile, la conferma al Ministero.

Art. 20 secondo comma lettera *a*)

a) degli ingegneri capi, purchè la spesa non superi la metà della somma assegnata per imprevisti e lavori in economia, non ecceda in ogni caso la somma di L. 50,000, e le variazioni ed aggiunte siano tali da non modificare la sostanza dei progetti medesimi nè i singoli prezzi del contratto.

Art. 42 secondo comma.

Con le stesse forme, il limite di spesa richiamato nel primo comma dell'art. 19 può essere diversamente stabilito secondo le zone in cui i lavori e le provviste debbono eseguirsi; e possono anche essere modificati i limiti di competenza per l'approvazione tecnica di cui agli articoli 18 e 20.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 febbraio 1915.

VITTORIO EMANUELE

SALANDRA — MARTINI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Appendice N. 5 all'Ordine generale N. 4-1907.

Indennità di malaria.

In applicazione dell'articolo 133 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate col R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, si classifica in 3ª zona malarica il nuovo tratto Nogara-Isola della Scala, della linea Bologna-Verona, agli effetti della corresponsione, al personale che vi presta servizio, delle indennità stabilite dal capitolo VI delle disposizioni suddette, a decorrere dal 1° marzo 1915.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella sua adunanza del 3 marzo 1915.

Ordine di servizio N. 85. (T. e V.).

Gestione del parco sale montate di scorta per rotabili.

(Vedi ordine di servizio N. 24-1910 e ordine generale N. 15-1912).

Le istruzioni tecniche e contabili concernenti la gestione del parco-sale, di cui l'ordine di servizio N. 24-1910, e relativa appendice N. 1 (ordine di servizio N. 296-1911), sono annullate e sostituite, a far tempo dal 1° aprile 1915, dalla « Istruzione sulla gestione del parco delle sale montate per locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche e per tender » per quanto concerne la gestione del parco delle sale montate per locomotive, e della « Istruzione sulla gestione del parco sale montate di scorta per veicoli » per quanto concerne la gestione del parco delle sale montate per veicoli.

Le nuove norme saranno distribuite rispettivamente a cura dei Servizi trazione e veicoli.

Ordine di servizio N. 86. (S.).

Funzionari incaricati di stipulare contratti.

In seguito al trasferimento dell'Ispettore Principale dottor cav. ERNESTO LAMBERTI-BOCCONI al Servizio Ragioneria, dispongo che il signor dott. MODESTO DOMENICO SCOFFIER, Ispettore Principale, sostituisca, in caso di assenza o di impedimento, il signor avv. cav. TOMMASO BRUNO, Capo Divisione delegato alla stipulazione dei contratti in forma pubblica amministrativa presso la Direzione generale.

Ordine di servizio N. 87. (F. s. S.).

Cambiamento di nome della stazione di Riena.

(Vedi ordine di servizio N. 294-1914).

A datare dal 1° aprile 1915, la stazione di Riena del tronco di ferrovia a scartamento ridotto Lercara Bassa-Bivio Filaga, della linea in costruzione Lercara-Bivona-Cianciana-Bivio Greci, assumerà la nuova denominazione di Depupo-Castronovo.

In conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) » a pagina 104, nella tabella N. 136 cambiare Riena in Depupo-Castronovo, e nella parte IV del prontuario (edizione 1908), a pag. 239 depennare il nome di Riena con le relative indicazioni ed a pag. 238, fra Delia e Dirillo inserire il nome di Depupo-Castronovo con le indicazioni che resultavano per Riena a pag. 239.

Opportune modificazioni saranno altresì da effettuarsi nel « *Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza* (edizione 1° aprile 1913) » tanto nell'indice alfabetico delle stazioni quanto

nel prospetto delle « Linee complementari sicule » a pag. 27; nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi compreso il nome della stazione di Riena.

Per quanto riguarda la « Prefazione generale (parte II) all'orario di servizio » la modificazione sarà compresa nella nuova edizione in corso di stampa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 88. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio.

(Vedi ordine di servizio N. 83-1915).

Fino a nuovo avviso resta sospeso il provvedimento di cui all'ordine di servizio n. 83-1915 relativo al servizio cumulativo dei trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. O. con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio, per cui il servizio stesso continuerà ad aver luogo alle normali condizioni.

Ordine di servizio N. 89. (C.).

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

(Vedi ordini di servizio n. 34, 40, 54, 63 e 67-1915).

Alle ferrovie secondarie elencate nel prospetto allegato all'ordine di servizio N. 63-1915 sono da aggiungersi quelle indicate nel quadro di cui in fine del presente. Anche nei riguardi di queste

ultime debbono osservarsi le disposizioni contenute nel succitato ordine di servizio, con l'avvertenza che siccome la ferrovia di Valle Senio e le ferrovie Secondarie Sarde, oltre al non essere ammesse al servizio cumulativo viaggiatori e bagagli, non hanno concesso per questi trasporti alcuna facilitazione, così pei viaggi e per le spedizioni bagagli in destinazione di stazioni delle dette ferrovie non saranno nemmeno da rilasciarsi le « *dichiarazioni* » previste al comma *b*), punto 2°, dell'ordine di servizio N. 63-1915.

FERROVIE SECONDARIE	LINEE	Servizio cumulativo cui sono abilitate		
		Viaggiatori	Bagagli	Merci
Ferrovie Secondarie Sarde (1)	Tutte le linee.	—	—	*
» e Tramvie Padane .	Ostellato - Magnavacca.	—	—	**
» del Canavese . . .	Settimo-Rivarolo-Castellamonte.	—		
	Rivarolo-Cuorgnè-Ponte Canavese.	—	—	**
» Modena-Vignola . .	Modena-Vignola.	—	—	**
	Spilamberto-Bazzano.	—	—	**
» Economiche Biellesi	Biella-Andorno-Balma.	—	—	**
	Biella - Cossato - Vallemosso.	—	—	**
» di Valle Senio (1) .	Castel Bolognese-Riolo.	—	—	**

(1) Hanno concesse le facilitazioni soltanto pei trasporti di merci.
* Ferrovie ammesse al servizio cumulativo merci.
** Ferrovie ammesse al servizio di corrispondenza pei trasporti merci.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 90. (C.).

Servizio italo-germanico.

Con attività del 10 marzo 1915 sono da introdursi nella Parte II A della tariffa italo-germanica le seguenti aggiunte:

Pag. 386[b-d] e 498[d-f] (Foglio di aggiunta del 1-1-1915).

Tariffe eccezionali N. 12[b] e 45[c] — Inserire a suo luogo, secondo l'ordine alfabetico, le seguenti stazioni coi relativi prezzi:

		Tariffa eccezionale N. 12[b]	Tariffa eccezionale N. 45[c]
Braunschweig Hbf *	Chiasso	5.04	5.04
	Pino	4.82	4.82
	Peri	5.20	5.20
	Pontebba . . .	4.95	4.95
Halberstadt . . .	Chiasso	5.05	5.05
	Pino	4.83	4.83
	Peri	4.88	4.88

Pag. 311 e 331 — *Tariffa eccezionale N. 3 P. V.* — Aggiungere le seguenti stazioni, inserendo i relativi prezzi nella colonna della serie *g per l'Italia*:

Amberg . .	Chiasso . . .	2.27	Straubing .	Chiasso . . .	2.26
	Pino	2.15		Pino	2.14
	Peri	1.97		Peri	1.73
	Pontebba. . .	1.87		Pontebba . .	1.63

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 91. (M.C.L.).

Ammissione del raddoppio " Serranova " al servizio viaggiatori e bagagli.

(Vedi Ordine di servizio N. 277-1913).

Dal giorno 29 marzo 1915 il raddoppio « Serranova » al Km. 739 + 930 della linea Foggia-Brindisi, fra le stazioni di Carovigno e di S. Vito dei Normanni, sarà ammesso ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani.

Il detto raddoppio effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di Napoli ogni 5 giorni con la periodicità di cui la lettera *D* dell'allegato all'ordine di servizio N. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (ediz. giugno 1914) », in quello edizione 1° luglio 1908 e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni si dovranno apportare le modificazioni contenute nell'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 91-1915.

La modificazione da farsi nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio (parte seconda) » sarà compresa in detta pubblicazione in corso di ristampa.

Nel prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) volume 1°, si dovrà:

a pag. 57, fra Serralunga Cereseto e Serra S. Quirico inserire:

Serranova (raddoppio) /Foggia-Otranto/ Bari/ 3° Brindisi
Lecce/ 112/ V /B /-/-/-/-/- S/-/-/-/-/-/-/

a pag. 98 nella tabella (112) Foggia-Otranto, fra Carovigno e S. Vito dei Normanni, aggiungere Serranova (raddoppio) con le distanze seguenti:

Stazione		Km.	Stazione		Km.
Foggia	Km.	214	Carovigno	Km.	9
Incoronata	»	204	S. Vito dei Normanni	»	8
Ortanova	»	195	Brindisi Stazione	»	20
Cerignola	»	180	Brindisi Porto	»	22
Candida	»	171	Tuturano	»	30
Trinitapoli	»	163	S. Pietro Vernotico	»	37
Ofantino	»	159	Squinzano	»	44
Barletta	»	147	Trepuzzi	»	48
Trani	»	134	Surbo	»	52
Bisceglie	»	126	Lecce	»	58
Molfetta	»	117	S. Cesario di Lecce	»	63
Giovinazzo	»	110	S. Donato di Lecce	»	68
S. Spirito Bitonto	»	103	Galugnano	»	70
Palese Macchie	»	101	Sternatia	»	75
Bari	»	92	Zollino	»	77
Noicattaro	»	80	Corigliano d'Otranto	»	82
Mola di Bari	»	73	Maglie	»	87
Polignano a Mare	»	59	Bagnolo del Salento	»	93
Monopoli	»	51	Cannole	»	94
Fasano	»	37	Giurdignano	»	99
Cisternino	»	30	Otranto	»	105
Ostuni	»	18			

Nella « Parte IV del Prontuario generale suddetto (edizione luglio 1908) » a pag. 235 fra Serralunga Cereseto e Serra S. Quirico inserire:

Serranova (raddoppio)	24.139.108	—	566
	24.139.39.125	561	—

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario marittimo (edizione 1° marzo 1911) » a pag. 44, fra Serralunga Cereseto e Serra S. Quirico inserire:

Serranova (raddoppio)	Foggia-Caserta Roma	675	Brindisi-Metaponto	411 407	Brindisi-Taranto	566

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche gli Uffici di controllo e le stazioni della rete dovranno esporre, nell'apposita sede, il nome di « Serranova (raddoppio) » regolandosi per la distanza e per il relativo istradamento secondo quanto appresso:

Le stazioni della linea Foggia-Otranto dovranno rilevare la distanza per Serranova (raddoppio) dalla tabella 112 a pag. 98 del Prontuario generale (edizione giugno 1914), le altre stazioni della rete dovranno formare invece la distanza pel Raddoppio predetto aggiungendo Km. 29 a quella esposta per Cisternino e Km. 8 a quella esposta per S. Vito dei Normanni, scegliendo poi quella che resulterà più breve.

L'istradamento dovrà essere quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 92. (M. C. L.).

Estensione di servizio nella fermata di Acciano.

Dal 1° aprile 1915 la fermata di Acciano, della linea Terni-Sulmona, attualmente ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e delle merci a grande velocità, verrà abilitata ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di merci a piccola velocità ordinaria, limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 100 ognuna.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) », a pag. 9, di fronte al nome della fermata stessa, si dovrà esporre nella colonna 10 la lettera O col richiamo (4).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 22. (C.).

Disposizioni per i pareggi delle mancanze e delle eccedenze nei trasporti di bagagli e merci.

Nella pratica applicazione delle disposizioni emanate coll'Ordine di servizio N. 235-1911 circa i pareggi delle mancanze e delle eccedenze nei trasporti di bagagli e merci sono state rilevate ripetute infrazioni alle disposizioni stesse e specialmente a quelle contenute negli articoli 8, 9, 10 (punti 4 e 6), 11, 15, 17 e 22 (punto 2), il che porta di conseguenza che l'Ufficio, all'uopo istituito presso questa Direzione Generale, non possa arrecare tutti i suoi utili effetti.

Delle irregolarità, in cui più frequentemente cadono le stazioni, si riportano qui appresso le principali:

a) ritardo nella notificazione delle mancanze e delle eccedenze, contro il tassativo disposto dell'articolo 8 dell'Ordine di servizio sopra ricordato. È evidente tutto il danno che da una simile irregolarità deriva in quanto la maggiore o minore possibilità di addivenire ai pareggi è in rapporto diretto colla sollecitudine nelle necessarie ricerche;

b) trascuratezza di sollecite notificazioni, coi prescritti Mod. CH-153 e CH-154, delle mancanze ed eccedenze riscontrate all'atto delle verifiche nei magazzini, limitandosi molte stazioni a specificarle sul Mod. CH-155 con cui riferiscono l'esito delle verifiche stesse e sul quale si dovrebbero indicare soltanto gli estremi dei Mod. 153 e 154 emessi;

c) incompleta compilazione dei rapporti Mod. CH-153 e CH-154, sui quali più di frequente le stazioni omettano di indicare: le marche, i numeri, le etichette, gli indirizzi ed altri contrassegni applicati sui colli, gli estremi dell'itinerario e del carro nel quale furono accertate le mancanze e le eccedenze, le informazioni fornite dal personale di scorta ai treni, le stazioni presso cui quella notificante fece le opportune ed immediate ricerche, il transito di confine ed il numero di trasmissione del transito stesso, quando si tratti di mancanze su trasporti provenienti dall'estero;

d) indicazione generica di « collo », invece della esatta specificazione dell'*imballaggio* dei colli colla vera e propria denominazione ad essi corrispondente, come: baule, valigia, cappelliera, cassa, balla, sacco, paniere, damigiana, fusto, mastello, zangola, ecc.;

e) omessa apertura dei colli eccedenti, dal cui esame esterno non sia possibile specificarne il contenuto, limitandosi numerose stazioni all'indicazione di « ignoto » e contravvenendo così al tassativo disposto dell'articolo 11 sopra indicato;

f) l'effettuazione dei pareggi, in base al bollettino settimanale delle merci eccedenti, non avvien spesso *direttamente* fra le stazioni interessate, ma queste, con perdita di tempo, si rivolgono invece al Riparto pareggi per istruzioni non necessarie e per lasciare ad esso la cura di esperire le pratiche del caso;

g) molte stazioni, avvenuto il pareggio delle mancanze ed eccedenze, oppure la vendita o l'invio al deposito compartimentale delle merci eccedenti, trascurano di rimettere, oppure rimettono con ritardo, l'avviso Mod. CH-157 ai medesimi Uffici cui furono notificate le rispettive mancanze ed eccedenze; altre stazioni, per contro, rimettono tale avviso per mancanze ed eccedenze non precedentemente notificate;

h) frequentemente le stazioni omettono o ritardano la richiesta, che di *propria iniziativa* debbono fare alla competente Divisione di Movimento, per l'invio al deposito compartimentole o per la vendita delle merci eccedenti non pareggiate, dopo sei mesi dall'accertamento dell'eccedenza od anche prima di tale termine, quando venga riconosciuta l'impossibilità del pareggio o sussistano motivi di opportunità.

Premesso che in generale le suesposte irregolarità danno luogo a corrispondenza, che altrimenti sarebbe evitata, quasi tutte sono causa altresì di ritardi nell'effettuazione dei pareggi ed anche di passività, quando, come in molti casi si è già dovuto lamentare, essi avvengono dopo la tacitazione delle parti.

Si richiamano pertanto le stazioni tutte alla rigorosa osservanza delle disposizioni in principio ricordate ed in particolar modo si interessano gli Ispettori di Riparto ed i Controllori del Traffico ad esercitare sempre la loro vigilanza anche su'' mento della parte di servizio di cui si tratta, segnalando alle competenti Divisioni di Movimento per gli opportuni provvedimenti, le irregolarità che tuttavia riscontrassero.

Si rammenta poi alle stazioni in obbedienza al disposto degli articoli 95 delle tariffe e 20 del succitato Ordine di servizio N. 235-1911, l'obbligo fatto agli speditori di non omettere mai sui colli, tanto a G. V., quanto a P. V., la chiara e precisa indicazione della loro destinazione.

Coll'occasione si invitano le stazioni: a non trascurare mai, sui colli a bagaglio, l'applicazione delle prescritte etichette Mod. CH-79, *indicando chiaramente e con inchiostro,* su quelle in bianco, il nome della stazione destinataria; ad applicare le etichette medesime diligentemente così da impedire che nelle manipolazioni possano staccarsi, ed a togliere sempre dai colli le vecchie etichette.

Il personale viaggiante ed i conduttori in ispecial modo dovranno curare, nell'accettazione dei bagagli, che queste prescrizioni siano osservate, non omettendo di far risultare sul Modulo CH-101 le irregolarità che al riguardo avessero a rilevare.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 23. (C.).

Accettazione dei documenti di trasporto.

(Vedi Circolare N. 69-1909).

Si è avuto occasione di rilevare che comunemente il frumento, il granoturco, la melica (grano della saggina) ed altre granaglie sono dichiarate sul documento di trasporto con la voce generica di « grano ».

Poichè, in seguito alla riduzione di tariffa concessa per i trasporti di frumento e di granoturco, tale irregolarità potrebbe dar luogo ad abusi, si raccomanda alle stazioni di esigere dagli speditori, a norma dell'articolo 93 delle tariffe, che le merci di cui trattasi siano dichiarate col loro preciso nome e non con la voce generica anzidetta.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 24. (C.).

Trasporti a domicilio a Lecco, Palazzolo sull'Oglio e Stresa.

Col giorno 1° aprile 1915 verranno attuati i seguenti provvedimenti nel servizio dei trasporti a domicilio:

1° - modificazione dei corrispettivi attualmente stabiliti per l'agenzia di città di Lecco;

2° - ammissione dell'agenzia di città di Palazzolo sull'Oglio al servizio di presa e consegna a domicilio, agli stessi corrispettivi stabiliti per il pubblico, tanto delle merci dirette alla nostra Amministrazione, quanto delle masserizie degli agenti ferroviari spedite in servizio;

3° - apertura in Stresa dell'agenzia di città col relativo servizio di presa e consegna delle merci a domicilio da e per la stazione omonima.

Nell'allegato prospetto sono indicate le relative varianti da introdursi sia nel fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio - edizione 1912 », sia nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche - edizione 1914 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato alla Circolare N. 24-1915.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

“Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio”

(Edizione 1912)

A pag. 22 sostituire le attuali indicazioni per la stazione di Lecco con quelle risultanti dal sottosegnato prospetto.

A pag. 22 aggiungere a piedi della pagina la seguente nota: «(3) Per i colli indivisibili superanti il peso di un quintale la tassa sarà aumentata del 30 %».

A pag. 25 di fianco al nome di Palazzolo sull'Oglio, aggiungere nella prima colonna l'indicazione «1a».

A pag. 31 dopo il nome di Stradella aggiungere quello di Stresa con tutte le indicazioni risultanti dal seguente prospetto:

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) — Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

1ª e 2ª	(*) Lecco (3)	0.15	—	0.30	0.20	0.25	0.80	0.20	0.20	0.80	0.20	0.20	
1ª e 2ª	(*) Stresa (3)	0.15	—	0.30	0.20	0.30	0.80	0.20	0.25	0.80	0.20	0.20	

A pag. 31 aggiungere in calce la seguente nota:

« (3) Pei colli indivisibili superanti il peso di un quintale, la tassa sarà aumentata del 30 % ».

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

al "Prontuario Generale delle distanze chilometriche"

(Edizione 1914)

Alla colonna 14 della pagina 59 aggiungere l'indicazione « G. P. » di fianco al nome della stazione di Stresa.

Circolare N. 25. (P.).

Commissione incaricata di esaminare i reclami circa gli orari ed i turni di servizio del personale contemplato nel R. decreto 20 agosto 1914, n. 993.

(Vedi Circolare N. 101-1914).

A modificazione della circolare n. 101-1914, si fa noto che a sostituire il sig. ing. cav. Taiti Scipione nella Commissione di cui l'art. 2 dell'ordine generale n. 11-1914, incaricata di esaminare i reclami relativi agli orari e turni di servizio del personale interessato nella sicurezza dell'esercizio, viene delegato il sig. ing. cavaliere Quinto Orso, Capo Divisione del Servizio Trazione.

Circolare N. 26. (C. M.).

Provvedimenti relativi ai divieti di esportazione.

(Vedi Circolare N. 121-1914).

L'art. 1° della legge 21 marzo 1915, N. 273, pubblicata nel N. 72 della Gazzetta Ufficiale del Regno, portante provvedimento per la difesa economica e militare dello Stato, dispone:

« Chiunque in qualsiasi modo esporta merce della quale il « Governo abbia vietata la esportazione, o non la reintroduce nello « Stato, nei termini stabiliti dalle norme relative, se spedita in « cabotaggio, oppure la devia se destinata originariamente a un « porto italiano o delle colonie, verso uno Stato estero, o anche soltanto tenta di esportarla o deviarla, è punito con la reclusione « da uno a cinque anni e con la multa fino al quintuplo del va- « lore della merce e non mai inferiore a lire cinquecento.

« Alle dette pene il giudice può aggiungere la interdizione
« temporanea dai pubblici uffici; e la condanna ha sempre per
« effetto la sospensione dall'esercizio della professione, per un
« tempo pari a quello della reclusione inflitta, quando il colpevole
« sia un capitano o padrone di una nave o un pubblico mediatore
« o spedizioniere.

« Se il delitto sia commesso per negligenza o imprudenza del
« proprietario, dell'armatore, del capitano o padrone di una nave,
« o di qualsiasi vettore, questi sono puniti con la detenzione da
« tre mesi a un anno e con la multa da lire trecento a duemila.

« Se il valore della merce non eccede lire cinquecento il giu-
« dice può ridurre le pene sino a un sesto; e se non eccede le lire
« cento si applica la pena della multa da lire cinquanta a trecento.

« Il proprietario, l'armatore, il capitano o padrone di una
« nave e qualsiasi vettore, sono in ogni caso obbligati in solido al
« pagamento delle multe inflitte a coloro che hanno commesso il
« delitto o vi hanno concorso.

« La merce si confisca ».

Si ravvisa necessario di richiamare la particolare attenzione degli agenti sulla gravità delle disposizioni che precedono e delle conseguenze alle quali essi possono trovarsi esposti nell'esercizio delle loro funzioni, anche se si rendano colpevoli di semplici atti di negligenza od imprudenza.

Mentre pertanto si confermano in ogni loro parte le disposizioni già emanate colla circolare N. 121 pubblicata nel bollettino ufficiale N. 51-1914, si fa vivissima raccomandazione perchè i capi stazione e i capi gestione notifichino sempre agli agenti, addetti all'accettazione ed al carico delle merci, i divieti di esportazione che vengono man mano sanciti e le relative varianti, ritirando di volta in volta dagli agenti stessi firma di ricevuta per ogni eventuale futuro accertamento delle responsabilità.

Le stazioni, poi, qualora avessero motivi di dubitare della esattezza della dichiarazione sui documenti di trasporto di merci, tanto in piccole partite che a carro completo, da chiunque caricate, dovranno fare uso delle facoltà concesse dall'art. 105 delle tariffe di aprire i colli per assicurarsi che il contenuto corrisponda alla dichiarazione stessa.

Qualunque abuso così accertato, dovrà essere immediatamente portato a conoscenza delle competenti autorità doganali o di pubblica sicurezza in luogo, e ciò indipendentemente dal rapporto da inviare, come è prescritto, alla propria Divisione di movimento.

Si avverte che, come verranno premiati quegli agenti i quali con opera diligente e con oculata iniziativa abbiano portato allo scoprimento di abusi, così severe misure disciplinari verranno adottate, indipendentemente dalle pene portate dalla citata legge, contro quelli che avranno reso possibile l'effettuarsi degli abusi stessi.

Si fa speciale raccomandazione agli Ispettori di riparto ed ai controllori del traffico di esercitare essi pure una continua sorveglianza nei sensi sopra esposti e di vigilare per la rigorosa osservanza delle presenti disposizioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed al personale navigante.*

Istruzione N. 2. (R. e C.).

Pagamenti contro quietanza per crocesegno.

In deroga al disposto dell'art. 1341 codice civile che non consente la prova per mezzo di testimoni di una convenzione sopra un oggetto il cui valore eccede le lire cinquecento, è ammesso, a termini degli articoli 44 della legge sulla amministrazione e contabilità generale dello Stato e 439 del regolamento relativo, il pagamento di somme superiori alle cinquecento lire ad illetterati o ad altre persone che, quantunque giuridicamente capaci, non possano sottoscrivere contro quietanza per crocesegno fatto dai titolari dei mandati alla presenza del pagatore e di due testimoni da questi conosciuti che devono sottoscrivere l'atto di quietanza.

Tale deroga al disposto della legge comune deve peraltro ammettersi solo quando trattisi di quietanze pure e semplici e non può estendersi alla sottoscrizione di atti che contengano dichiarazioni di liberazione o transazioni od altre obbligazioni o stipulazioni, pei quali atti quindi, riacquistando pieno effetto la regola generale dell'art. 1341 su citato, è necessaria la forma pubblica ogni qualvolta alcuno dei contraenti non possa o non sappia sottoscrivere.

Tanto il 6° capoverso dell'art. 110 paragrafo 1° dell'Istruzione N. 2-1906 del Servizio Ragioneria, quanto l'ultimo capoverso dell'art. 16 delle norme per il servizio contabile del capo stazione, si intendono modificati nel senso sovra esposto.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 5 marzo 1915, n. 92, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Alberico Impronta con sede in Napoli, galleria Umberto I, n. 27, e per essa i signori Alberico Impronta fu Michele, domiciliato in Avellino e Fiorenti Antonio di Giuseppe, domiciliato in Cerignola.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 5 marzo 1915, n. 93, del ministro della guerra, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il signor Enrico Nepoti di Ferdinando da Bologna.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

MASSIMARIO

Pensione eccezionale - Esonero dal servizio a seguito di inabilità per infortunio sofferto da un agente prima della sistemazione a ruolo - Visite di revisione.

La inabilità dipendente da un infortunio riportato durante il servizio in prova, quando l'agente non era stato ancora iscritto ad uno degli istituti di previdenza, non dà diritto alla pensione eccezionale, ancorchè l'agente sia in seguito divenuto stabile e poscia sia stato esonerato dal servizio per effetto di detta inabilità.

Il provvedimento col quale il Consiglio di Amministrazione respinge la domanda della visita di revisione proposta a norma dell'art. 14 del testo unico delle disposizioni sulle pensioni, non è suscettibile di reclamo avanti la Corte dei Conti.

CORTE DEI CONTI; S. U. — Decisione 10 luglio 1914. — Barchitta Taddeo c. FF. SS.

Indennità di percorrenza - Art. 90 delle disposizioni sulle competenze accessorie.

Quando l'art. 90 delle D. C. A. parla di residenza, *intende riferirsi alla* residenza di servizio, *al luogo, cioè, dove l'agente è tenuto a prestare il suo servizio continuativo, dove si trovano i suoi superiori e dove deve prendere gli ordini di servizio.*

Il fatto di essere una località servita da una stazione centrale e da altra stazione, con unico deposito di personale viaggiante, non ingenera perciò il diritto alla indennità di percorrenza per quegli agenti che hanno l'obbligo di recarsi normalmente ad assumere

servizio nella seconda di dette stazioni dove un agente è appositamente incaricato di impartire gli ordini necessari. Ivi esiste la vera residenza di servizio e viene meno la necessità del transito dalla stazione Centrale agli effetti del percepimento della indennità in parola.

TRIBUNALE DI NOVI. — Sentenza 27-28 ottobre 1914. — Bertoli Carlo ed altri 45 contro Ferrovie Stato.

Assenza arbitraria e destituzione - Articoli 42-XV e 24 del Regolamento del personale.

Elemento essenziale e caratteristico della mancanza disciplinare prevista dall'art. 42 del regolamento, si è l'arbitrarietà dell'assenza desunta dal precedente art. 24, il quale dispone che nessun agente può rimanere assente dal servizio senza regolare autorizzazione superiore. Quindi, salvo il caso di malattia come al riferito art. 24, non basta dare avviso ai Superiori, nè produrre giustificazioni e domande di congedo e aspettativa perchè l'agente possa ritenersi in diritto di abbandonare il servizio; occorre invece un atto esplicito del superiore che autorizzi l'assenza, senza di che l'assenza medesima deve considerarsi arbitraria.

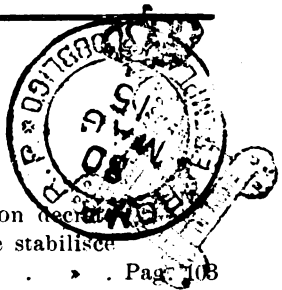
CONSIGLIO DI STATO; IV SEZIONE. — Decisione 20 novembre-11 dicembre 1914. — Pobianco Roberto c. FF. SS.

ANNO VIII - N. 13

1 APRILE 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

21 marzo 1915. — Legge n. 300, che autorizza ad aumentare con decreto Reale il peso dei pacchi postali e ne stabilisce la tassa di spedizione . . . . » . Pag. 103

18 marzo 1915. — R. D. n. 317, col quale sono date disposizioni per il trasporto in via di esperimento di alcune merci in carri aperti senza copertone, e per l'aumento dei diritti di deposito e sosta . . . . » 105

23 marzo 1915. — R. D. n. 297, che estende ad altre merci il divieto di esportazione dal Regno . . . . » 107

28 marzo 1915. — R. D. n. 313, col quale è vietata la pubblicazione di notizie concernenti la forza, la preparazione o la difesa militare dello Stato . . . . » 109

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 93. — Servizio cumulativo con le Poste Svizzere . Pag. 295

Ordine di servizio n. 94. — Tariffa locale n. 217 . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 95. — Servizio merci italo-germanico . . . . . » 296

Ordine di servizio n. 96. — Servizi internazionali. - Parte II B, Fascicolo 1° e 2° . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 97. — Spostamento e trasformazione in stazione della fermata di Pederobba-Molinetto . . . . » 297

Ordine di servizio n. 98. — Servizio italo-germanico . . . . » 298

Ordine di servizio n. 99. — Servizio merci italo-svizzero . . . . . . » 300

Ordine di servizio n. 100. — Trasporti in carri aperti senza copertone. - Tasse di sosta. . . . . » 301

Comunicazioni. . . . . » 305

Roma, aprile 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

Circolare n. 3v. — Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia . . . . . . Pag. 27

In appendice:

Circolare n. 17r. — Fiera-esposizione di cavalli in Firenze . . . . . Pag. 25
Circolare n. 18r. — Esposizione-fiera di equini in Alessandria . . . . » 26
Circolare n. 19r. — Congresso di cultura medico-chirurgica in Roma . . » 27

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 81

LEGGE 21 *marzo* 1915, *n.* 300, *che autorizza ad aumentare con decreto Reale il peso dei pacchi postali e ne stabilisce la tassa di spedizione* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

All'articolo 74 del testo unico delle leggi postali, approvato con R. decreto 24 dicembre 1899, n. 501, è sostituito il seguente:

Il Governo ha facoltà di elevare con decreto Reale il peso dei pacchi postali fino a dieci chilogrammi quando ed ove le condizioni del servizio lo consentano; di apportare modificazioni ai limiti fissati per le dimensioni dal precedente articolo 72; di ammettere pacchi voluminosi con la soprattassa del 50 per cento e recipienti vuoti di ritorno con la tassa fissa di centesimi 25 per ciascuno.

La tassa di spedizione dei pacchi da tre a cinque chilogrammi sarà di lire una, e quella pei pacchi eccedenti i cinque chilogrammi fino a chilogrammi dieci sarà di lire una e centesimi quaranta.

Per i pacchi contenenti abiti borghesi dei coscritti e richiamati sotto le armi, esclusivamente diretti alle loro famiglie, di cui alla legge 3 marzo 1904, n. 80, la tassa sarà ridotta a centesimi 40 se il peso non eccede i chilogrammi 5, ed a centesimi 60 se il peso eccede i chilogrammi 5 ma non i 10.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* n. 77, del 26 marzo 1915.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 21 marzo 1915.

VITTORIO EMANUELE.

ZUPELLI — VIALE — RICCIO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 18 *marzo* **1915,** *n.* **317,** *col quale sono date disposizioni per il trasporto in via di esperimento di alcune merci in carri aperti senza copertone, e per l'aumento dei diritti di deposito e di sosta* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 106 e 117 e l'allegato 10 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato;

Visto l'ultimo comma dell'art. 62 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Oltre alle merci indicate nell'allegato 10 delle tariffe e condizioni pei trasporti, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha facoltà in via di esperimento di trasportare in carri aperti senza copertone le seguenti:

Attrezzi rurali e macchine agricole; macchine e meccanismi; acciaio, ferro, ghisa, ottone, piombo, rame, stagno, zinco, ecc., in pani, lastre, piastre, verghe, tubi, chiodi, bolloni, viti ed altri lavori; marmo in lavori; pietre coti, levigate ed arruotate, litografiche e simili; terre cotte e terraglie in cassoni; lavori di gres; imballaggi e recipienti vuoti nuovi; linoleum; lana lavata in balle; cordami e funami; vini e liquori in botti e barili; carrube; pa-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 81, del 30 marzo 1915.

nelli per alimentazione del bestiame; melasso; tartaro grezzo in fusti; zolfo, escluso quello in polvere raffinato; corna di bue e di altri animali; ossa greggie scarnate e sgrassate; penne di pollame sucide per concime; salaccio; sanse; unghie di animali.

Art. 2.

Dopo i primi sette giorni di giacenza delle merci i diritti di deposito o di sosta stabiliti dall'art. 117 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato sono quintuplicati.

Per le merci destinate all'esportazione che venissero colpite da divieto d'uscita dopo l'accettazione, l'anzidetto termine di sette giorni è portato a 10.

Art. 3.

Il presente decreto avrà effetto dal quinto giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* e quando non venga revocato sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, giusta l'art. 39 della legge 7 luglio 1097, n. 429.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 marzo 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA - CIUFFELLI - CARCANO - CAVASOLA.

Visto. *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 23 *marzo* 1915, *n.* 297, *che estende ad altre merci il divieto di esportazione dal Regno* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visti i Regi decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790, 28 ottobre 1914, n. 1186, 13 novembre 1914, n. 1232, 22 novembre 1914, n. 1278, 27 dicembre 1914, n. 1415, 31 gennaio 1915, n. 55 e 7 febbraio 1915, n. 73, coi quali fu vietata la esportazione di alcune merci e ne fu regolato il transito;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle merci delle quali fu vietata l'esportazione coi RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790, 28 ottobre 1914, n. 1186, 13 novembre 1914, n. 1232, 22 novembre 1914, n. 1278, 27 dicembre 1914, n. 1415, 31 gennaio 1915, n. 55 e 7 febbraio 1915, n. 73, sono aggiunte le seguenti: minerali metallici, paraffina, ceresina, stearina, candele, sali di cromo, materie concianti d'ogni specie, solfato d'alluminio, cementi, cellulosa e concimi chimici.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 76 del 15 marzo 1915.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma addì 23 marzo 1915.

VITTORIO EMANUELE

SALANDRA — DANEO — SONNINO — ZUPELLI
VIALE — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 28 *marzo* 1915, *n.* 313, *col quale è vietata la pubblicazione di notizie concernenti la forza, la preparazione o la difesa militare dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 4 della legge 21 marzo 1915, n. 273, recante provvedimenti per la difesa economica e militare dello Stato;

Ritenuta la necessità di limitare temporaneamente la pubblicazione con qualsiasi mezzo di notizie concernenti la forza, la preparazione o la difesa militare dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri dell'interno, di concerto con i Ministri di grazia e giustizia e dei culti, della guerra e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal 31 marzo fino al 30 giugno 1915 e a tutti i fini penali di cui all'art. 4 della legge 21 marzo 1915, n. 273, è vietata la pubblicazione con qualsiasi mezzo di notizie relative alle materie seguenti:

1° costituzione, formazione o dislocazione delle unità dell'esercito o del naviglio, anche aereo, sia da guerra, sia requisito, sia noleggiato, movimenti dei reparti di truppa o di marinai e degli ufficiali di terra e di mare, predisposizioni dei mezzi di trasporto occorrenti ai movimenti stessi, preparazione, istruzione

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 79 del 28 marzo 1915.

e stato sanitario delle truppe o degli equipaggi ed eventuali chiamate individuali;

2° armamento, equipaggiamento, vestiario, approvvigionamenti ed in generale tutti i rifornimenti dell'esercito e della marina, e predisposizioni aventi attinenze con le materie suddette;

3° lavori di preparazione e costruzione di cose occorrenti alla difesa militare terrestre e marittima, quali: opere di fortificazioni, impianti ferroviari, telegrafici, telefonici, aereonavigazione, semafori, produzione degli stabilimenti, risultati di esperienze e di ritrovati scientifici, sempre in quanto siano di ordine militare;

4° reclami o ricorsi o domande attinenti a miglioramenti o in genere alla carriera militare, terrestre e marittima, ai congedamenti di classe o di categorie, ecc.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 marzo 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA - ORLANDO - ZUPELLI - VIALE.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine di servizio N. 93. (C).

Servizio cumulativo con le Poste Svizzere.

(Vedi ordine di servizio N. 16-1915).

A datare dal 1° aprile 1915 viene attuato il 3° supplemento alla Tariffa G. V. pel servizio cumulativo colle Poste Svizzere (edizione 16 luglio 1913).

Il supplemento stesso che, oltre ad alcune modificazioni, comprende la ristampa dei prezzi riguardanti il percorso estero, sarà posto in vendita al pubblico al prezzo di centesimi 35 l'esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 94. (C.).

Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi ordine di servizio N. 94-1915).

Col 1° aprile 1915 la tariffa locale N. 217 P. V. serie *B*, valevole per i trasporti di « calci idrauliche e cementi », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla fermata di Castellavazzo e in destinazione di Venezia Marittima, col prezzo di L. 6,3832 per tonnellata.

In conseguenza di tale provvedimento, dovrà essere disabilitata dalla tariffa medesima la stazione di Longarone Zoldo.

Opportuna aggiunta e modificazione dovranno essere fatte nella suddetta serie di tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 95. (C.).

Servizio merci italo-germanico.

Con effetto imediato la stazione di Palermo Centrale viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 4 P. V. (Sommacco, ecc.).

A pag. 155 della Parte II B - Fascicolo 2° relativo ai prezzi della percorrenza italiana - deve quindi essere riportato il nome di detta stazione coi prezzi e colle indicazioni seguenti:

		a	b
Palermo Centrale (2).	Iselle (G). . . .	7.24	5.86
	Chiasso (G) . . .	6.94	5.60
	Peri (G)	6.59	5.29
	Pontebba (G) . .	7.06	5.70

(2) Non compresa la tassa di trasbordo per la traversata dello Stretto di Messina (L. 0.50 per tonnellata indivisibile) di cui l'avvertenza 3c a pagina 6.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 96. (C.).

Servizi internazionali. - Parte II-B, Fascicolo 1° e 2°.

(Vedi Ordine di servizio N. 339-1913).

Col 1° aprile 1915 sarà pubblicato il 2° foglio di modificazioni ed aggiunte al fascicolo 1° della Parte II-B dei Servizi internazionali (elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di

confine) ed il 1° supplemento al fascicolo 2° della stessa parte II-B, (prezzi applicabili sulla percorrenza italiana).

È da rilevare, fra l'altro, come, in seguito all'apertura della linea Gemona-Pinzano venendo ad esser diminuite le distanze pel transito di Pontebba, cambino nella tariffa speciale di transito e nelle varie tariffe eccezionali quasi tutti i prezzi esposti da o per Pontebba.

È pur da tener conto che per le tariffe ristampate col detto 1° supplemento (eccezionali 6, 29 e 30) non che per le stazioni che col medesimo vengono ammesse ad alcune eccezionali, le tasse per la via di Pontebba sono già computate sulla nuova distanza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 97. (M. e L.).

Spostamento e trasformazione in stazione della fermata di Pederobba-Molinetto.

Dal giorno 3 aprile 1915, l'attuale fermata di Pederobba-Molinetto della linea Treviso-Belluno verrà soppressa e in sua vece verrà aperta la stazione omonima con i seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva chilometrica 33 + 915, a sinistra nel senso da Treviso a Belluno;

— binari di corsa: due compresi fra le progressive Km. 33 + 626.55 e Km. 34 + 174.80 corrispondenti alla punta dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di metri 446;

— segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dalla punta del corrispondente deviatoio estremo di m. 848, quello verso Treviso, e di m. 869, quello verso Belluno;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4108 con la chiamata P. D.

I deviatoi sono muniti di fermascambi gemelli di sicurezza.

La stazione di Pederobba-Molinetto resta abilitata come l'attuale fermata, ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani.

La detta stazione effettuerà i propri versamenti alla Cassa di Milano con la periodicità di cui alla lettera F, del fascicolo annesso all'ordine di servizio N. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato, edizione giugno 1914 » si dovranno apportare le seguenti modificazioni:

A pag. 43, di contro al nome di Pederobba-Molinetto, nella colonna 13, esporre la lettera S.

A pag. 81 nella tabella 58 Treviso-Belluno, dovranno essere apportate le seguenti varianti alle distanze ivi indicate:

Da Pederobba-Molinetto a Cornuda Km. 7; a Treviso Porta Cavour Km. 33; ad Alano Fener Valdobbiadene Km. 4; a Feltre Km. 21; a Cesio Busche Km. 28; a S. Giustina Km. 35.

Analoghe modificazioni dovranno essere aportate anche nei prontuari manoscritti delle distanze valevoli pei trasporti viaggiatori, bagagli e merci, delle stazioni suddette.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 98. (C.)

Servizio italo-germanico.

Nella Parte II-A della tariffa diretta introdurre le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Pag. 16 e 51 - *Elenco stazioni germaniche.* — Modificare i nomi delle seguenti stazioni come appresso, mantenendo inalterate le relative indicazioni:

Bottrop	in *Bottrop Kohlenschächte*
Mülheim (Rhein)	» *Cöln - Mülheim*
Mülheim (Rhein) Eilg	» *Cöln - Mülheim Eilg.*
Mülheim (Rhein) Nord	» *Cöln - Mülheim Nord*

Pag. 71 e 80 - Modificare come appresso le indicazioni relative alle seguenti stazioni:

			Chiasso	Pino	Iselle	Peri	Pontebba
Dz.	*Stolp* . . .	Stettin (3).	1514	1474	—	1412	1344
Bsl.	*Ziegenhals.*	Neisse (3) .	1381	1341	—	1079	—

Pag. 242 - *Tariffa eccezionale N.* 1 *P. V.* — Per la stazione di Haspe, via Iselle, correggere nell'ultima colonna (serie *p*) il prezzo di 3.14 in « 2.14 ».

Pag. 327 - *Tariffa eccezionale N.* 3 *P. V.* — Per la stazione di Neu-Ulm, inserire nella colonna della serie *g per l'Italia* i seguenti prezzi: « Chiasso 1.59: Pino 1.47; Peri 1.84; Pontebba 1.97 ».

Pag. 370 *bis* e seguenti - *Tariffa eccezionale N.* 9 *d P. V.* (Foglio di aggiunte del 20 febbraio 1915) — Per la stazione di Liegnitz correggere il prezzo via Peri da 5.61 in « 3.61 » e per Wiesbaden West correggere il prezzo via Iselle da 3.66 in « 2.66 ».

Pag. 410-411 - *Tariffa eccezionale N.* 23 *P. V.* — Aggiungere le seguenti stazioni coi relativi prezzi:

	Chiasso	Pino	Peri	Pontebba
Ruhleben *	3.28	3.16	2.99	2.90
Saalfeld (Saale).	2.46	2.34	2.32	—
Spandau Gbf. *	3.29	3.17	3.00	2.91
Stolp.	4.29	4.17	4.00	3.91
Ziegenhals	3.64	3.54	3.10	—

Pag. 470 - *Tariffa eccezionale N. 39 P. V.* — Aggiungere la seguente stazione coi relativi prezzi:

	Chiasso	Pino	Iselle	Peri
Neuss	3.06	2.88	2.77	3.64
	2.90 (1)	2.78 (1)		

Pag. 483 - *Tariffa eccezionale N. 41 P. V.* Aggiungere la seguente stazione coi relativi prezzi:

		Chiasso	Pino	Iselle	Peri
Bremen Hbf e Zollanschluss (a)	5 t.	7.96	7.63	7.40	7.94
Bremen Weserbf * † . . . (b)	10 t.	7.17	6.87	6.68	6.83

† Ai prezzi suesposti è da aggiungersi per Weserbf la tassa accessoria di L. 1.25 per vagone.

Pag. 498 *1 - Tariffa eccezionale N. 45 d P. V. Acc.* (Foglio di aggiunte del 20 febbraio 1915) - Per la stazione di Bremen Hbf. ecc. correggere il prezzo via Iselle da 3.93 a « 3.96 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 99. (C.).

Servizio merci italo-svizzero.

(Vedi ordine di servizio N. 82-1915).

Colla data del 20 marzo 1915 è andato in vigore un 1° foglio di modificazioni ed aggiunte alla Parte II-A della tariffa diretta italo-svizzera il quale, oltre a qualche variante ai prezzi di trasporto, comprende l'aggiunta di nuove stazioni svizzere alle tariffe eccezionali N. 3 P. V. (legname) e N. 7 P. V. (petrolio).

Il detto foglio viene distribuito, come di consueto, dall'Ufficio Contabilità prodotti di Firenze ed è posto in vendita al pubblico nelle principali stazioni della rete al prezzo di centesimi 5 per ogni esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 100. (M. e C.).

Trasporti in carri aperti senza copertone. - Tasse di sosta.

All'intento di assicurare la maggiore disponibilità e la più intensa utilizzazione del materiale rotabile, degli attrezzi di carico, dei magazzini e piazzali delle stazioni, per far fronte alle straordinarie esigenze dei trasporti che si hanno attualmente, dovranno essere osservate, fino a nuovo avviso, le disposizioni seguenti:

1°— In applicazione del R. decreto 18 marzo 1915, N. 317, a partire dal 4 aprile 1915, oltre alle merci elencate nell'allegato 10 alle Tariffe, dovranno essere caricate sempre ed esclusivamente in carri aperti senza copertone le seguenti:

« Attrezzi rurali e macchine agricole; macchine e meccanismi; acciaio, ferro, ghisa, ottone, piombo, rame, stagno, zinco, ecc., in pani, lastre, piastre, verghe, tubi, chiodi, bolloni, viti ed altri lavori; marmo in lavori; pietre coti, levigate ed arruotate, litografiche e simili; terre cotte e terraglie in cassoni; lavori di grès; imballaggi e recipienti vuoti nuovi; linoleum; lana lavata in balle; cordami e funami; vini e liquori in botti e barili; carrube; panelli per alimentazione del bestiame; melasso; tartaro grezzo in fusti: zolfo, escluso quello in polvere raffinato; corna di bue e di altri animali; ossa greggie scarnate e sgrassate; penne di pollame sucide per concime; salaccio; sanse; unghie di animali ».

Qualora sia dubbio se una merce debba o meno essere compresa fra quelle sopra elencate, essa dovrà essere caricata in carro aperto senza copertone e la stazione ne informerà tosto la propria Divisione del Movimento, la quale risolverà il dubbio o chiederà istruzioni al Servizio Movimento.

2° — Giusta la facoltà concessa all'Amministrazione dal secondo alinea dell'art. 114 delle Tariffe, è assolutamente vietato di fornire copertoni a nolo. Essi dovranno essere utilizzati soltanto per coprire altre merci (non comprese fra quelle su indicate) per le quali, in base alle « Norme per il carico » (Ediz. 1° febbraio 1914), resta ancora in vigore la disposizione di utilizzare carri aperti con copertone.

I copertoni dovranno inoltre essere utilizzati a protezione di merci che, in base a particolari disposizioni date dagli Uffici superiori, vanno caricate in carri aperti con copertone anzichè in carri chiusi.

3° — Per effetto dello stesso R. decreto su indicato, dopo i primi sette giorni di giacenza delle merci (decorrenti dalla scadenza del termine utile fissato dalle Tariffe per il loro ritiro) le tasse di sosta stabilite dall'art. 117 delle Tariffe sono quintuplicate.

Per le merci destinate all'esportazione, che venissero colpite da divieto di uscita dopo l'accettazione, l'anzidetto termine di sette giorni è portato a dieci, e decorre dal recapito od impostazione dell'avviso di impedimento al trasporto.

Per le giacenze delle spedizioni già iniziatesi alla data di attuazione delle presenti disposizioni (4 aprile 1915) e per le quali sia già stato provveduto al recapito od all'impostazione delle relative lettere d'avviso o degli avvisi d'impedimento al trasporto, il periodo di sette o dieci giorni decorre dalla data anzidetta.

4° — Giusta la facoltà accordata all'Amministrazione col secondo alinea dell'articolo 111 delle Tariffe, si avverte che, in caso di domanda di rispedizione, la merce dovrà essere trasbordata in altro carro. Perciò le stazioni avvertiranno il destinatario del trasporto originario che dovrà fare regolare richiesta del carro occorrente, a sensi dell'art. 106 delle Tariffe.

5° — Qualora dal mittente fosse disposto per il cambio di destinazione del trasporto, di cui all'art. 109 delle Tariffe, e nella stazione di nuova destinazione il trasporto non venisse ritirato nel termine utile, la giacenza che in detta stazione si verifica dovrà essere cumulata con quella eventualmente già verificatasi nella prima stazione destinataria od in quella dalla quale è stata eseguita la rispedizione della merce, e se in complesso vengono ad essere superati i sette od i dieci giorni di cui sopra, dovranno essere applicate al trasporto le tasse di sosta aumentate, come se il trasporto avesse sostato ininterrottamente in una sola stazione, considerando così la giacenza come unica a tutti i suoi effetti.

Perciò le stazioni che, per disposizioni del mittente, dovessero inoltrare la merce ad una diversa destinazione (art. 29, punto 2° Norme contabili per le gestioni merci) avranno cura che sul bollettino di consegna della spedizione originaria, che va allegato al documento della rispedizione, non sia mai omessa l'indicazione del numero dei giorni di sosta e della corrispondente tassa.

La stazione di definitiva destinazione che all'atto dello svincolo dovesse applicare nuove tasse di sosta, terrà conto della giacenza verificatasi nella precedente stazione, cumulando i due periodi di sosta ed applicando ai giorni che mancano a raggiungere i sette o i dieci, la tassa normale ed ai rimanenti quella aumentata di cui al presente ordine di servizio.

A giustificare tale speciale computo della tassa in questione, le stazioni che eseguiscono lo svincolo dovranno fare sul registro di uscita e sull'elenco degli introiti diversi, mod. C1-445, l'annotazione « Giorni . . . . (numero) di sosta già maturati alla stazione di . . . . . ».

È inteso che quando per un trasporto venga chiesto due o più volte il cambio di destinazione in base al predetto art. 109 delle Tariffe, debbono essere computati, agli effetti dell'aumento di tariffa di cui sopra, tutti i giorni di sosta verificatisi nelle precedenti stazioni e risultanti dai varî bollettini di consegna che pervengono alla stazione di definitiva destinazione allegati al documento di trasporto dell'ultima spedizione.

Avvertesi inoltre che quanto è detto sopra vale anche nel caso di ritorno del trasporto allo speditore (art. 29. punto 4° delle Norme contabili suddette).

6° — Si fa tassativo obbligo alle stazioni di emettere e recapitare od impostare prontamente le lettere d'avviso, nonchè gli avvisi di impedimento al trasporto, modulo Ch-99, che loro pervengono dalle stazioni nelle quali i trasporti rimangono giacenti per sopravvenuto divieto di esportazione o per altro motivo che ne impedisca la prosecuzione. Le lettere d'avviso devono essere di preferenza recapitate a mano.

Si rammenta alle stazioni che, come stabilisce l'art. 37 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero (edizione 1° gennaio 1913), i moduli Ch-99 devono sollecitamente essere spediti in *piego postale raccomandato* alla stazione di partenza, la quale, avutili di ritorno dal mittente con le sue disposizioni, li restituirà prontamente, pure *in piego postale raccomandato*, alla stazione che li ha emessi.

Si fa speciale raccomandazione di non omettere mai, tanto nelle lettere d'avviso, quanto sui mod. Ch-99 e sui libretti modello Ch-50 *il giorno e l'ora* di recapito o di impostazione.

7° — Affinchè le disposizioni contenute nel presente ordine di servizio possano avere completa efficacia, è necessario che tutto il personale interessato ne prenda esatta conoscenza e le osservi scrupolosamente.

Le infrazioni saranno severamente punite.

I funzionari incaricati delle verifiche contabili ed i controllori del materiale e del traffico dovranno portare assiduo esame e speciale vigilanza su questa parte del servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 18, 19, 20, 21 *e* 22 *e ai controllori del materiale.*

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 9 marzo 1915, N. 97, del ministro della guerra, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il sig. Salvatore Caputo fu Vincenzo, da Napoli.

S. E. il Ministro dei lavori pubblici, nel comunicarmi il risultato delle indagini compiute dal comm. ing. Nicola Coletta, presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal comm. ing. Bracco Emanuele, Ispettore superiore e membro del Consiglio stesso, incaricati di accertare le cause dei ritardi nei trasporti e di altri inconvenienti verificatisi sulle linee ferroviarie che toccano i paesi colpiti dal terremoto del 13 gennaio, aggiunge queste parole:

« Mi è grato esprimere il mio compiacimento perchè dalle di-
« ligenti indagini eseguite è risultato che i ritardi e gli incon-
« venienti verificatisi derivarono solo dalle condizioni assoluta-
« mente eccezionali nelle quali si svolse il servizio ferroviario e
« non devono ascriversi ad alcuna manchevolezza dei funzionari
« e degli agenti che prestarono l'opera loro fra dolori, fatiche e
« disagi ».

Nel comunicare quanto sopra non posso a meno di dichiararmi lieto e soddisfatto per essere stato riconosciuto anche questa volta che i funzionari ferroviari ed il personale tutto abbiano anche con abnegazione corrisposto alle gravi difficoltà del momento.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Circolare N. 3V (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 aprile 1915 estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 di cui l'ordine di servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

BI^{CR}_{Z} N. 29.454; 29.457; 29.477; 29.481.

CI^{CR}_{Z} » 41.342; 41.345; 41.348; 41.352; 41.355; 41.357 41.368; 41.375; 41.379; 41.396; 41.399.

BAGAGLIAI.

DI^{CR}_{Z} N. 84.609.

DUI^{CR} » 96.565; 96.568; 96.599; 96.603; 96.606; 96.629; 96.654; 96.658; 96.661; 96.702; 96.705; 96.713; 96.721; 96.735; 96.739.

CARRI.

FI N. 140.638; 140.645 a 140.647; 140.652 a 140.654.

F N. 174.490; 174.492; 174.495; 174.497; 174.677; 174.689
175.252 a 175.254; 175.264 a 175.266; 175.276; 175.278
175.289; 175.297 a 175.299; 175.601 a 175.603; 175.615;
176.205; 176.215; 176.230; 176.242; 176.243; 176.695;
176.818; 177.277; 177.278; 177.295; 177.296; 177.401;
177.402; 177.409; 177.419; 177.420; 177.429; 177.430;
177.437; 177.438; 177.824; 177.826; 177.837; 178.091 a
178.093; 178.200 a 178.202; 178.242; 178.243; 178.255;
178.430; 178.431; 178.449; 178.462; 178.463; 178.616;
178.626; 178.637; 179.263; 179.274; 179.286; 179.293;
179.400.

Poz N. 693.431; 693.433; 693.437; 693.438.

Da distribuire agli agenti delle classi **1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 45** *ed ai Controllori del materiale.*

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Circolare N. 17R (C.).

Fiera-esposizione di cavalli in Firenze.

Nella circostanza della fiera-esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI:

Andata e *ritorno*: dal 4 al 18 aprile 1915.

SPEDIZIONI DI BESTIAME CAVALLINO E DI MERCI:

Andata: dal 4 al 12 aprile 1915.

Ritorno: dal 13 al 18 aprile 1915.

Si avverte che le spedizioni di bestiame cavallino destinate alla fiera, dovranno essere eseguite per la stazione di **Rifredi** all'indirizzo del comitato.

Le stazioni dovranno quindi computare le tasse per la detta stazione, con l'aggiunta delle sovratasse da computarsi integralmente pel binario di raccordo con lo scalo del bestiame dei Macelli stabilite dall'art. 88 delle tariffe.

Per quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R - 1913.

Circolare N. 18R (C.).

Esposizione-fiera equini in Alessandria.

Pei viaggi dei partecipanti all'esposizione sovraindicata è stata accordata l'aplicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI:

Andata e *Ritorno*: dal 12 al 27 aprile 1915.

SPEDIZIONI DEGLI EQUINI:

Andata: dal 12 al 23 aprile 1915.

Ritorno: dal 16 al 27 aprile 1915.

Per quanto riguarda l'applicazione della concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R - 1913.

Circolare N. 19R (C.).

Congresso di cultura medico-chirurgica in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 14 aprile al 9 maggio 1915.

Ritorno: dal 16 aprile al 12 maggio 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R - 1913.

Il Direttore generale reggente
R. DE CORNÉ.

Roma, 1915 — Tip. Editrice Nazionale - C. 80.

SENTENZE

Azione dipendente da contratto di trasporto. - Difetto di reclamo. - Improponibilità dell'azione.

« *Non può essere promossa azione contro l'Amministrazione* « *delle ferrovie dello Stato, per inadempimento delle condizioni* « *di trasporto, se il termine di 40 giorni dalla domanda ammini-* « *strativa, non sia decorso prima della proposizione dell'istanza* « *giudiziale, e sia decorso invece nelle more del giudizio* ».

CORTE DI APPELLO DI LUCCA. — Sentenza 16 luglio-31 ottobre 1914. - Renzoni Balduino, c. Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

FATTO.

Nel giorno 11 febbraio 1913 il sig. Balduino Renzoni spedì in stazione delle Strade ferrate di Pontedera, a grande velocità, alla Ditta F.lli Gondrand in Livorno una cassa contenente, secondo la dichiarazione da lui fattane, delle pelli conciate.

Quella cassa andò smarrita.

Il sig. Renzoni, con atto dell'ufficiale giudiziario del Tribunale di Pisa Antonio Ambasciati del 28 giugno 1913, dopo aver premesso che con l'atto medesimo intendeva proporre, ad ogni effetto di legge reclamo in via amministrativa per ottenere il rimborso della somma di L. 2225.90, valore da lui attribuito alla detta merce, dichiarava, che nel caso che tale reclamo non fosse accettato, intendeva citare come citava il capo della stazione di Pontedera, nella rappresentanza dell'Amministrazione delle Strade ferrate dello Stato, a comparire avanti il Tribunale Civile di Pisa,

all'udienza del 31 luglio successivo, per sentirsi condannare al pagamento della detta somma, oltre gli interessi commerciali sovra esse a partire dalla data dell'atto medesimo.

Omissis.

DIRITTO.

Ricorda primieramente la Corte che nel penultimo decennio, formatasi in Italia una congrega di speculatori che incettando ogni bolletta di spedizione per merci consegnate in ritardo, o traendo profitto da ogni minima ragione di danno, promuovevano avanti i Giudici conciliatori del Regno una miriade di cause al solo fine di lucrare sulle spese della lite; il Governo del Re dovè correre al riparo, ed il ministro guardasigilli presentò nell'8 marzo 1906 al Parlamento un progetto di legge che nell'art. 10 dopo aver dichiarato che le controversie per mancato adempimento delle condizioni dei trasporti sulle ferrovie esercitate dallo Stato erano escluse dalla competenza dei Conciliatori proseguiva statuendo:

« L'Amministrazione non può essere condannata al *rimborso* « *delle spese* di lite a favore della parte avversaria, quando questa « abbia promosso l'azione giudiziaria senza aver presentato il « reclamo in via amministrativa e senza che siano trascorsi qua- « ranta giorni da quello successivo alla presentazione del reclamo « stesso ».

Ma questa sanzione della perdita delle spese della lite, contro chi avesse, anche con fondamento di ragione, adito i Tribunali senza aver prima richiesto in via amministrativa la indennità dovutagli e con la quale anche per le controversie in materia ferroviaria si riproduceva quasi testualmente l'art. 137 del testo unico sulle tasse di registro del 20 maggio 1897, non parve poter costituire sufficientemente difesa dello Stato contro le indegne organizzate manovre d'ingordi speculatori. Da ciò l'art. 10 della legge del 12 luglio N. 332 riprodotto poi nell'art. 45 della legge del 7 luflio 1907, e disponente che: « Non può essere promossa alcuna « azione giudiziaria contro l'Amministrazione delle ferrovie dello « Stato, per inadempimento delle condizioni di trasporto, per la « classificazione delle merci e per l'applicazione delle tariffe, prima

« che siano trascorsi 40 giorni dalla presentazione del reclamo « amministrativo ».

Il Tribunale di Pisa, pur riconoscendo che tale disposizione di legge contiene una deroga assoluta e indeclinabile al diritto comune, respinse tuttavia la eccezione che l'Amministrazione dello Stato desumeva contro l'ammissibilità dell'azione promossa dal sig. Balduino Renzoni con l'atto introduttivo del giudizio, sostanzialmente affermando che scopo di quella disposizione non era d'infliggere una pena a chi intenta una causa senza aver prima osservato le norme, ma solo d'impedire disoneste speculazioni e che perciò ragioni di equità e di economia dei giudizi e la nota teoria dello *jus superveniens* permettevano al magistrato di accogliere l'azione giudiziaria, anche se proposta prima che siano trascorsi i quaranta giorni dalla presentazione del reclamo amministrativo ed anche se nell'atto di citazione, siasi fissata una udienza anteriore alla scadenza del detto termine purchè questo siasi compiuto, come nel caso, prima che la causa fosse posta in decisione.

Ora questo Collegio, pur riconoscendo la gravità della questione, la quale fu anche decisa nel senso ora esposto dalla Corte Suprema di Roma colla sentenza del 16 marzo 1909 al cui insegnamento il Tribunale di Pisa credè doversi uniformare ritiene peraltro che la detta teoria non possa ammettersi, nè di fronte alla lettera, nè di fronte allo spirito e allo scopo della predetta legge; e che ad ogni modo inapplicabile debba riconoscersi al caso oggi sottoposto al suo esame.

In ordine alla non ammissibilità di quella teorica, rileva, in primo luogo, il Collegio che se, nella soggetta materia, la legge del 17 luglio 1907 non ha per iscopo di infliggere pene, è tuttavia e manifestamente una legge, che non solo deroga al diritto comune, ma appartiene al novero delle leggi proibitive.

Ora perchè due distinte condizioni essa impone alla proponibilità dell'azione giudiziaria, l'una cioè che sia stata proceduta dal reclamo in via amministrativa, e l'altra che sieno inutilmente trascorsi quaranta giorni dalla presentazione del reclamo stesso, non si può voler supplire al mancato adempimento di questa condizione, in virtù dei principî che si invocano.

Bene sta, come avverte nella sua sentenza il Tribunale di Pisa che lo *jus superveniens confirmat actionem vel exceptionem*.

Ma confermare non può quello che una legge proibisce che si faccia e dichiara nullo. E non quel detterio, ma bensì doveva ricordare e doveva essere applicato il principio di diritto affermato nella legge romana: *Hoc est, ut eo quae legi fieri prohibentur, si fuerint factae non solum inutilis sed pro in gectis etiam debeantur licet legislator fieri prohibuerit tantum, nec specialiter dixerit inutile esse debere quod factum est.* Ond'è che la non proponibilità assoluta dell'azione giudiziaria, senza la previa osservanza delle predette condizioni deve affermarsi, a quel modo che affermata parimenti fu in ordine alla legge 4 giugno 1890, N. 191 sull'aumento delle congrue parocchiali, circa i reclami contro la liquidazione dell'assegno e la necessità che essi procedano ogni esperimento di azione giudiziaria.

In secondo luogo osserva che parimente ostano alla ammissibilità di quella teoria i principi che governano secondo le nostre leggi di procedura, la natura e l'esperimento dell'azione giudiziaria. Ogni azione invero presuppone come suo elemento essenziale l'esistenza di un diritto leso, nè il diritto può considerarsi *leso,* e nata perciò l'azione, finchè il creditore non sia in grado di eseguire l'adempimento di quella obbligazione da cui il diritto medesimo sorge.

Ora se una legge proibitiva, avente carattere di ordine pubblico e d'interesse generale, nega il diritto di promuovere giudizi contro l'amministrazione dello Stato per inadempimento del contratto di trasporto prima che sia decorso un determinato termine dalla domanda di indennità in via amministrativa, appare legittimo e necessario concludere che il fatto di essere quel termine decorso pendente il giudizio, non può rendere efficace e ferma un'azione giudiziaria promossa quando quella legge ne interdiceva l'esperimento.

Ed in terzo luogo, avverte che ritenendo ammissibile quella teoria anche in questa materia si renderebbe, in gran parte almeno, frustraneo il provvido intendimento del legislatore di salvaguardare l'erario dello Stato dal pericolo di vedersi ad ogni istante e improvvisamente, travolto in una immane serie di liti troppo spesso frutto soltanto dalle ingorde brame di speculatori di mala fede, e di trovarsi nella necessità di presentarsi entro gli stretti termini per la comparizione in giudizio, avanti Pretori e Tribu-

nali innumerevoli e di sopportare gravi oneri di amministrazione ed incontrare ingenti spese, senza potere avere nè modo nè tempo bastevole di vagliare il fondamento delle domande contro di essa promosse e di accoglierle o di provvedere efficacemente a difendersene.

Senonchè, ove i principì dello *jus superveniens* potessero ritenersi ammissibili e per le premesse considerazioni devesi escludere, anche rispetto alle controversie per inadempimento dei contratti di trasporto stipulati coll'amministrazione dello Stato, ritiene la Corte che, ad ogni modo, essi non potevano essere, come furono, dalla appellata sentenza, applicati in questa causa.

Giova infatti ricordare che il sig. Balduino Renzoni non soltanto si ritenne autorizzato a promuovere ad un tempo e con identico atto e il ricorso in via amministrativa e l'azione giudiziaria, ma con l'atto stesso, eseguito nel 26 giugno 1913, convenne in giudizio avanti il Tribunale di Pisa l'amministrazione delle Strade ferrate per l'udienza del 31 luglio successivo; e così entro il ventesimo giorno. L'amministrazione convenuta fu adunque costretta a provvedere alla propria difesa, a comparire in giudizio e a difendersi, sopportando tutte le relative spese, prima che fosse decorso il termine che l'art. 45 della predetta legge prescriveva al sig. Balduino Renzoni di concederle per deliberare dell'accoglimento o pel rigetto del reclamo contemporaneamente presentato in via amministrativa.

Ora, se è vero, nè sembra assolutamente lecito dubitarne, che alla predetta udienza l'amministrazione convenuta aveva bene il diritto che fosse dichiarata intempestivamente prodotta e che fosse respinta, perchè inammissibile, l'azione contro di lei, codesto diritto non può essere venuto meno per la circostanza affatto estrinseca e accidentale che la causa subisse, prima di essere posta in decisione alcuni rinvii.

La sentenza pertanto del Tribunale di Pisa deve essere riformata, ed in riparazione di essa, dichiarata la inammessibilità dell'azione proposta in quel giudizio dal Sig. Balduino Renzoni devonsi respingere le relative domande.

P. Q. M. La Corte: Respinge l'appello principale del sig. Balduino Renzoni contro la detta sentenza del Tribunale di Pisa del 10 febbraio 1914.

E. accolto invece l'appello, incidente avverso la sentenza stessa dell'amministrazione delle Strade ferrate dello Stato e in totale riforma della sentenza medesima:

a) dichiara inammissibile, perchè è proposta senza l'osservanza delle condizioni di legge e perciò rigetta l'azione di risarcimento di danni dal sig. Renzoni proposta nel suo atto di citazione del 24 giugno 1913 contro l'amministrazione predetta;

b) condanna esso sig. Renzoni a favore dell'amministrazione medesima nelle spese del giudizio sì di primo che di secondo grado, ecc.

ANNO VIII - N. 14

8 APRILE 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

28 marzo 1915. — Legge n. 320, che approva eccedenze di impegni verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1913-914 . . Pag. 111

30 marzo 1915 — D. M. che nomina il gr. uff. avv. Andrea Vietri, membro del consiglio generale del traffico . . . » 113

Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato » 114

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 101. — Attivazione del sistema di blocco nei due sensi di corsa dei treni fra le stazioni di Padova e di Monselice . . Pag. 307

Ordine di servizio n. 102. — Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento e di granoturco e delle farine rispettive in servizio interno e cumulativo italiano . . . . » 309

Ordine di servizio n. 103. — Trasporti militari - Facilitazioni di viaggio alle famiglie degli ufficiali di riserva richiamati in servizio . . » 310

Ordine di servizio n. 104. — Servizi internazionali . . . . » ivi

Circolare n. 27. — Carri serbatoi per trasporto d'acqua adibiti a servizi interni dell'Amministrazione . . . . » 311

Circolare n. 28. — Osservanza della via gerarchica per le istanze ed i reclami del personale . . . . » 343

Circolare n. 29. — Certificati d'origine per i trasporti di merci destinati alla Gran Bretagna . . . . » 344

Comunicazioni. — Esclusioni dalle gare . . . . » 345

Variazioni all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria . . » 346

Roma, aprile 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata:*

(Per memoria).

In appendice:

Circolare n. 20R. — Smarrimento di libretti di viaggio di impiegati governativi . . . . Pag. 29
Circolare n. 21R. — I. Gara nazionale dei giovani esploratori italiani in Roma. . . . . » 33
Circolare n. 22R. — Esposizione internazionale di asini stalloni, cavalli, cavalle e muli e mostra di macchine agricole in Pinerolo . . » 34
Circolare n. 23R. — Congresso wesleyano in Roma. . . . . » 35
Circolare n. 24R. — XIX Assemblea generale dell'Unione delle Camere di commercio in Roma . . . . » ivi
Circolare n. 25R. — Congresso metodista in Firenze . . . . » 36

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 87

LEGGE 28 *marzo* 1915, *n.* 320, *che approva eccedenze di impegni verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario* 1913-914 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 13.165.357,33 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 17 « Servizio trazione-forniture, spese ed acquisti » dello stato di previsione della spesa dell'Azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1913-914.

Art. 2.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 1.370.551,44 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 18 « Manutenzione locomotive e automotrici » dello stato di previsione della spesa della Azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1913-914.

Art. 3.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 564.773,36 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 54 « Interessi sulle somme

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* n. 85 del 3 aprile 1915.

pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, capoverso ultimo della legge 23 dicembre 1906, n. 638 » dello stato di previsione della spesa dell'Azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1913-914.

Art. 4.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 811,72 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 55 « Annualità dovute al tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (articolo 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) » dello stato di previsione della spesa della Azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1913-914.

Art. 5.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 1.829.200,89 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 60 « Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori » dello stato di previsione della spesa dell'Azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1913-914.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 28 marzo 1915.

VITTORIO EMANUELE.

CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

D. M. 30 *marzo* 1915 *che nomina il gr. uff. avv. Andrea Vietri membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lett. *b*) e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429 e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, N. 728,

DECRETA:

Il sig. gr. uff. avv. Andrea *Vietri*, Ispettore generale presso il ministero dei lavori pubblici, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale uno dei rappresentanti del ministero stesso, in sostituzione del sig. gr. uff. avv. Raffaele *Manganella*, collocato a riposo.

Roma, addì 30 marzo 1915.

Il Ministro
CIUFFELLI

Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Con riferimento alle comunicazioni pubblicate nel Bollettino N. 8-1915 si porta a conoscenza del personale che la Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (art. 22 e 23 della legge 23 luglio 1914 N. 742) si è divisa in 5 gruppi così ripartiti:

I° gruppo (*politica ferroviaria*):

Senatore Chimirri.

II° gruppo (*contabilità e finanza*):

Senatore Frola, presidente
Comm. Barberi
Comm. Enrici.

III° gruppo (*porti e navigazione*):

Deputato Bettolo, presidente
Senatore Mariotti
Senatore Ferraris Maggiorino.

IV° gruppo (*questioni attinenti all'impianto*):

Senatore Balenzano, presidente
Deputato Ancona
Deputato De Nava
Deputato De Vito
Comm. Coletta
Comm. Carbonelli.

V° gruppo (*questioni attinenti all'esercizio*):

Deputato Pantano, presidente
Senatore Ferraris Carlo
Deputato Raineri
Comm. Bertarelli.

Ordine di servizio N. 101. (M. e L.).

Attivazione del sistema di blocco nei due sensi di corsa dei treni fra le stazioni di Padova e di Monselice.

(Vedi ordini di servizio N. 116-1910 e 344-1911).

Dalle ore 16 del giorno 19 aprile 1915, fra le stazioni di Padova e di Monselice, della linea Padova-Bologna, verrà attivato l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di corsa dei treni con l'istituzione di otto posti situati come segue:

Stazione di Padova (cabina) . .	Km.	122 + 524	Posto	di blocco	N.	12
Bivio Camposampiero (cabina). .	»	119 + 344	»	»	»	13
Posto intermedio (cabina) . . .	»	116 + 621	»	»	»	14
Stazione di Abano Bagni (F. V.) .	»	113 + 254	»	»	»	15
Stazione di Montegrotto (F. V.) .	»	109 + 851	»	»	»	16
Stazione di Battaglia (F. V.) . .	»	105 + 700	»	»	»	17
Posto intermedio (cabina) . . .	»	103 + 287	»	»	»	18
Stazione di Monselice (cabina posto B)	»	100 + 789	»	»	»	19

Per il comando delle partenze e delle manovre — lato Bologna — dal binario di corsa o dal binario delle precedenze sono stati impiantati in stazione di Abano Bagni e di Montegrotto due dischetti bassi (marmotte) presso le traverse limite del deviatoio di allacciamento del binario di corsa con quello delle precedenze.

La manovra dei segnali è fatta con apparato idrodinamico nelle stazioni di Abano Bagni, Montegrotto e Battaglia e con apparato Saxby nei rimanenti posti.

Il segnalamento poi della stazione di Monselice, verso Bologna e Legnago, è così costituito:

— Per i treni in partenza:

semaforo a m. 130 dall'asse del F. V. a due ali delle quali la superiore comanda alle partenze dal F. V. per Bologna ed è

preceduta a m. 1062 da un'ala di avviso che trovasi accoppiata a quella di 1ª categoria del semaforo di protezione della stazione pei treni provenienti da Padova; l'inferiore comanda pure alle partenze dal F. V. per la linea di Legnago;

semaforo di partenza a m. 95 dall'asse del F. V., pure a due ali, che comandano alle partenze dal Fascio merci, per Bologna la superiore, e per Legnago l'altra.

— Per i treni in arrivo:

semaforo a sbalzo a due alberi portanti ciascuno due ali di 1ª categoria: l'albero a sinistra comanda ai treni provenienti dalla linea di Bologna. Le due ali superiori comandano ai treni diretti al Fascio merci; le altre due a quelli diretti al F. V. — All'ala di 1ª categoria, che comanda ai treni provenienti da Bologna e diretti al F. V., trovasi accoppiata l'ala di avviso del semaforo di partenza verso Padova;

tale semaforo è posto a m. 578 dall'asse del F. V. ed è preceduto da un semaforo a sbalzo a due alberi portanti ciascuno un'ala di avviso: quella sull'albero di sinistra comanda ai treni provenienti da Legnago, quella sull'albero di destra comanda ai treni provenienti da Bologna.

Anche questi segnali sono manovrati mediante apparato Saxby collocato in apposita cabina (posto A) al Km. 99 + 918.

La manovra dei segnali è poi collegata mediante serratura di sicurezza a quella dei deviatoi interessanti i binari di corsa.

Le Divisioni interessate impartiranno nella rispettiva competenza le disposizioni occorrenti per l'attivazione degli impianti di cui trattasi.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Venezia.*

Ordine di servizio N. 102. (C).

Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento e di granoturco e delle farine rispettive in servizio interno e cumulativo italiano.

(Vedi ordini di servizio N. 41 e 75-1915).

Con riferimento agli Ordini di servizio N. 41 e 75-1915, si avverte che la Società Veneta ha consentito ad accordare, per le spedizioni di frumento, granturco e rispettive farine, la riduzione del 2 % sulla tariffa speciale N. 101 pei percorsi sulle linee e tronchi di linea Cividale-Udine-Portogruaro e S. Giorgio Nogaro-Torre Zuino, Conegliano-Vittorio, Thiene-Rocchette, Torrebelvicino-Schio-Arsiero, Verona-Caprino-Garda, Ferrara-Copparo, Cento-Persiceto, Bologna-Portomaggiore-Massalombarda, Parma-Suzzara ed Arezzo-Pratovecchio Stia e la riduzione del 50% sull'anzidetta tariffa pei percorsi sulle linee Stazione per la Carnia-Villa Santina e Ferrara-Cento.

Tali riduzioni, che si estendono anche al diritto fisso, sono limitate ai trasporti effettuati per conto dello Stato, delle Provincie, dei Comuni, dei Comitati di soccorso o delle Società cooperative, e la loro applicazione è subordinata alla condizione che, insieme con gli ordinari documenti di trasporto, sia presentato un certificato del Prefetto della Provincia, se trattasi di spedizioni per conto dello Stato o delle Provincie, del Sindaco, se per conto dei Comuni, e dei presidenti dei Comitati di soccorso o delle Cooperative, se per conto di tali enti.

Per conseguenza, per i trasporti in servizio cumulativo con la nominata Società, per i quali non sia presentato il certificato anzidetto, nessuna riduzione deve essere accordata per il percorso sulle linee della Società medesima.

Le disposizioni del presente Ordine di servizio avranno effetto per i trasporti presentati dal 10 aprile a tutto giugno 1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 103. (C.).

Trasporti militari. - Facilitazioni di viaggio alle famiglie degli ufficiali di riserva richiamati in servizio.

In seguito ad accordi intervenuti col ministero della guerra viene esteso, fino a nuova disposizione, il beneficio dei viaggi a riduzione (tariffa differenziale C) alle famiglie degli ufficiali di riserva — provvisti di pensione a carico dello Stato per servizi militari — richiamati in servizio, durante il tempo in cui questo viene prestato.

S'interessano pertanto le stazioni, le agenzie viaggiatori e le agenzie di navigazione a prendere di ciò nota sul regolamento pei trasporti militari (paragrafo 18).

Distribuito agli Agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 104. (C.).

Servizi internazionali.

A datare dal 16 aprile 1915 il prezzo minimo di L. 0.50 stabilito per le spedizioni a P. V. ordinaria nei vari servizi diretti internazionali, è elevato a L. 0,65.

Per conseguenza nel paragrafo riguardante la tassazione delle merci a P. V. Ordinaria, che figura nella parte I-B (prescrizioni relative al percorso italiano) e nella nota esistente in calce alle pag. 54-58 e 83-86 del fascicolo 2 parte II-B saranno da farsi analoghe correzioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 27. (L. M. T. V.)

Carri serbatoi per trasporto d'acqua adibiti a servizi interni dell'Amministrazione.

I carri serbatoi indicati qui di seguito sono assegnati ai Servizi Trazione e Lavori per i trasporti di acqua in servizio.

Sulla cassa e sul corpo cilindrico di ciascuno di tali carri trovasi l'iscrizione:

TRASPORTO ACQUA
IN CONSEGNA ALLA TRAZIONE
RESIDENZA ......

oppure:

TRASPORTO ACQUA
IN CONSEGNA AI LAVORI
RESIDENZA .. ...

a seconda che sono in consegna all'uno o all'altro dei due Servizi.

Le stazioni, senza autorizzazione non possono utilizzare detti carri per servizi diversi da quello cui sono adibiti, e dovranno tosto rinviare alla stazione di residenza quelli che fossero trovati in disguido.

I verificatori che in causa di avarie dovessero togliere dal servizio tali carri ne informeranno, a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice dell'etichetta, la stazione affinchè questa possa curare l'inoltro dei carri etichettati all'officina o alla squadra di rialzo destinataria.

Le officine e le squadre di rialzo che ricevono in riparazione tali carri in luogo di metterli, dopo riparati, senz'altro a disposizione del traffico, come praticano per tutti gli altri veicoli, do-

vranno spedirli con regolare documento alla località di residenza informandone gli Uffici della Trazione e dei Lavori interessati.

Gli Uffici di Trazione e dei Lavori cureranno di mantenere sempre sulle linee dipendenti i carri serbatoi loro assegnati provvedendo sollecitamente alle ricerche in caso di disguidi.

La presente circolare annulla e sostituisce quella N. 63, pubblicata nel Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato N. 32 - 8 agosto 1912.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 e 55 *del Compartimento di Venezia*

Elenco dei carri serbatoi per trasporto d'acqua adibiti a servizi interni dell'Amministrazione (*).

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	500.003	—	Bari	
„	500.006	Castellammare A.	—	
„	500.010	—	Battipaglia	
„	500.011	—	Canicattì	
„	500.012	Palermo	—	
„	500.013	—	Catania	
„	500.014	—	Roma S. Lorenzo	
„	500.015	—	Livorno	
„	500.016	—	Voghera	
„	500.017	—	Milano C.	
„	500.019	—	Brindisi	
„	500.020	—	Ceprano	
„	500.021	—	Siena	
„	500.022	—	Catania	

(*) I serbatoi in consegna alla Trazione e muniti di pompa sono sottolineati.

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	500.023	—	Porto Empedocle	
„	500.024	—	Licata	
„	500.025	—	Rocca Palumba	
„	500.026	—	Rocca Palumba	
„	500.027	Catania	—	
„	500.028	—	Caltanissetta	
„	500.029	—	Rocca Palumba	
„	500.030	—	Rocca Palumba	
„	500.031	—	Licata	
„	500.033	—	Messina	
„	500.034	—	Rocca Palumba	
„	500.035	Catania	—	
„	500.036	—	Termini Imerese	
„	500 101	—	Boiano	
„	500.102	—	Taranto	
„	500.107	Palermo	—	
„	500.108	—	Rocca Palumba	
	500.109	Palermo	—	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
	1	2	3	4
M	500.110	Palermo	—	
"	500.111	–	Catania	
"	500.112	-	Catania	
"	500.113	-	Caltanissetta	
"	500.114	—	Pistoia	
"	500.115	—	Brindisi	
"	500.116	—	Catania	
"	500.117	—	Caltanissetta	
"	500.118	—	Voghera	
"	500.120	—	Lugo	
"	500.121	—	Catania	
"	500.122	—	Battipaglia	
"	500.123	—	Morcone	
"	500 125	—	Aragona Caldare	
"	500.126	—	Battipaglia	
"	500.127	—	Rocca Palumba	
"	500.128	—	Bologna	
"	500.130	—	Taranto	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
My	501.000	Ferrara	—	
„	501.004	—	Roma S. Lorenzo	
„	501.011	—	Roma S. Lorenzo	
„	501.012	—	Brindisi	
„	501.017	—	Bari	
„	501.019	—	Campobasso	
„	501.020	—	Campobasso	
„	501.021	—	Taranto	
„	501.022	—	Aragona Caldare	
„	501.024	—	Benevento	
„	501.025	—	Taranto	
„	501.030	—	Taranto	
„	501.031	—	Bari	
„	501.032	—	Benevento	
„	501.033	—	Asciano	
„	501.034	Corneto	—	
„	501.035	Monte Amiata	—	
„	501.037	Livorno Centrale	—	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
Mv	501.038	—	Padova	
„	501.039	—	Palermo	
„	501.040	—	Boiano	
„	501.042	Ferrara	—	
„	501.043	Castellammare A.	—	
„	501.045	—	Aragona Caldare	
„	501.046	Lecce	—	
„	501.047	—	Bari	
„	501.048	—	Taranto	
„	501.049	—	Brindisi	
„	501.050	—	Civitavecchia	
„	501.051	—	Lecce	
„	501.052	—	Taranto	
„	501.053	Lecce	—	
„	501.054	—	Campobasso	
„	501.055	—	Brindisi	
„	501.056	—	Palermo	
„	501.057	—	Palermo	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
Mv	501.058	—	Canicattì	
„	501.059	—	Taranto	
„	501.060	—	Lecce	
„	501.063	—	Voghera	
„	501.064	—	Bari	
„	501.065	—	Palermo	
„	501.066	—	Termini Imerese	
„	501.067	—	Roma S. Lorenzo	
„	501.068	—	Pisa	
„	501.070	—	Nizza Monferrato	
„	501.071	—	Palermo	
„	501.072	—	Catania	
„	501.074	—	Catania	
„	501.075	—	S. Caterina Xirbi	
„	501.076	—	S. Caterina Xirbi	
„	501.077	—	Reggio Calabria	
„	501.101	—	Palermo	
„	501.102	—	Battipaglia	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
My	501.104	—	Battipaglia	
„	501.106	—	Alessandria	
„	501.107	—	Morcone	
„	501.110	—	Brindisi	
M	520.000	Lecce	—	
„	520.001	—	Sulmona	
„	520.002	Palmi	—	
„	520.003	—	Asciano	
„	520.005	—	Bari	
„	520.006	—	Brindisi	
,	520.007	—	Lecce	
„	520.008	—	Lecce	
„	520.009	—	Brindisi	
„	520.010	—	Catania	
„	520.011	—	Cassino	
„	520.012	—	Sarzana	
„	520.013	—	Bari	
„	520.014	—	Bari	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	520.015	—	Bari	
„	520.016	—	Sulmona	
„	520.017	—	Bari	
„	520.018	—	Brindisi	
„	520.019	—	Bari	
„	520.020	Pellaro	—	
„	520.021	Belvedere	—	
„	520.022	—	Bari	
„	520.023	—	Bari	
„	520.024	—	Bari	
„	520.025	—	Bari	
„	520.026	—	Bari	
„	520.027	—	Bari	
„	520.028	—	Palermo	
„	520.029	—	Palermo	
„	520.030	—	Palermo	
„	520.031	Battipaglia	—	
„	520.032	Sapri	—	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	520.033	Sibari	—	
„	520.034	—	Bari	
„	520.035	Sibari	—	
„	520.036	Metaponto	—	
„	520.037	—	Catania	
„	520.038	—	Catania	
„	520.039	—	Canicattì	
„	520.040	—	Porto Empedocle	
„	520.041	Catania	—	
„	590.042	—	Porto Empedocle	
„	520.043	—	Caltanissetta	
„	520.044	—	Caltanissetta	
„	520.080	—	Bari	
„	520.081	Orvieto	—	
„	520.082	—	S. Caterina Xirbi	
„	520.083	—	Terranova	
„	520.084	—	Ragusa	
	520.085	—	Castelvetrano	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	520.086	—	Ragusa	
"	520.087	Siracusa	—	
"	520.088	—	Castelvetrano	
"	520.089	—	Aragona Caldare	
"	520.090	—	Licata	
"	520.091	Siracusa	—	
"	520.092	Siracusa	—	
"	520.093	Siracusa	—	
"	520.094	—	Donnafugata	
"	520.095	—	Licata	
"	520.096	—	S. Caterina Xirbi	
"	520.097	—	Castelvetrano	
"	520.098	—	Castelvetrano	
"	520.099	—	Castelvetrano	
"	520.101	—	Bari	
"	520.117	—	Bari	
"	520.126	Corneto	—	
"	520.127	—	Lecce	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	520.128	—	Cecchina	
„	520.130	—	Catanzaro M.	
„	520.131	—	Voghera	
„	520.132	—	Rimini	
„	520.133	—	Taranto	
„	520.134	—	Lecce	
„	520.135	—	Aragona Caldare	
„	520.136	—	Lecce	
„	520.137	—	Acqui	
„	520.138	—	Roma S. Lorenzo	
„	520.139	—	Morcone	
„	520.140	—	Campobasso	
„	520.141	Foligno	—	
„	520.142	Caltanissetta	—	
„	520.143	Salerno	—	
„	520.144	—	Aragona Caldare	
„	520.145	Aquila	—	
	520.146	Isernia	—	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	520.147	—	Milano S.	
„	520.148	Velletri	—	
„	520.149	Velletri	—	
„	520.150	Orvieto	—	
„	520.151	Lecce	—	
„	520.152	Lecce	—	
„	520.153	Lecce	—	
„	520.154	Caltanissetta	—	
„	520.155	—	Nicotera	
„	520.156	Lecce	—	
„	520.157	Lecce	—	
„	520.158	Lecce	—	
„	520.159	Lecce	—	
„	520.160	—	Palermo	
„	52..161	Lecce	—	
,	520.162	Lecce	—	
„	520.163	—	Rocca Palumba	
.	520.164	Lecce	—	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	520.165	—	Aragona Caldare	
„	520.166	Salerno	—	
„	529.167	—	Piacenza	
„	520.168	Bari	—	
„	520.169	Foggia	—	
„	510.170	Foggia	—	
„	520.171	Foggia	—	
„	520.172	Foggia	—	
„	520.173	—	Rocca Palumba	
„	520.174	S. Eufemia	—	
„	520.175	—	Salerno	
„	520.176	—	Salerno	
„	520.177	—	Rocca Palumba	
„	520.178	—	Catania	
„	520.179	—	Brindisi	
„	520.180	—	Aragona Caldare	
„	520.181	Feroleto	—	
„	520.182	—	Mantova	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	520.183	—	Benevento	
"	520.184	—	Castellammare A.	
"	520.185	—	Castellammare A.	
"	520.186	Roccella	—	
"	520.188	Bari	—	
"	520.192	Bari	—	
"	520.193	—	Ceprano	
"	520.194	—	Taranto	
"	520.199	Bari	—	
"	520.200	—	Brindisi	
"	520.201	—	Alessandria	
"	520.202	—	Catania	
"	520.203	Castellammare A.	—	
"	520.204	Padova	—	
"	520.205	Brescia	—	
"	520.207	Foggia	—	
"	520.208	—	Nicotera	
"	520.210	—	Catania	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
	1	2	3	4
M	520.212	—	Paola	
„	520.213	Caltanissetta	—	
„	520.214	—	Rocca Palumba	
„	520.215	—	Persiceto	
„	520.216	Arezzo	—	
„	520.217	Foggia	—	
„	520.218	Livorno Centrale	—	
„	520.219	—	Alessandria	
„	520.220	—	Torino	
„	520.221	—	Pistoia	
„	520.222	—	Brindisi	
„	520.223	—	Livorno	
„	520.224	—	Morcone	
„	520.225	Caltanissetta	—	
„	520.226	—	Siena	
„	520.227	Firenze C. M.	—	
„	520.228	—	Nizza Monferrato	
„	520.229	—	Castelvetrano	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	520. 230	Bologna	—	
"	520. 231	—	Aragona	
"	520. 232	—	Nizza Monferrato	
"	520. 233	Bologna	—	
"	520. 234	Salerno	—	
"	520. 235	Lecce	—	
"	520. 236	—	Paola	
"	520. 237	—	S. Caterina Xirbi	
"	520. 238	Grosseto	—	
"	520. 239	Rimini	—	
"	520. 240	—	Acqui	
"	520. 241	Rimini	—	
"	520. 242	—	Aragona Caldare	
"	520. 243	—	Aragona Caldare	
"	520. 244	Rimini	—	
"	520. 245	—	Mantova	
"	520. 246	Bari	—	
"	520. 247	Bari	—	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	520. 248	Bari	—	
"	520. 249	—	Aragona Caldare	
"	520. 250	Bari	—	
"	520. 251	—	Rocca Palumba	
"	520. 252	—	Empoli	
"	520. 253	Bari	—	
"	520. 254	—	Empoli	
"	520. 256	Bari	—	
"	520. 257	Borgo Panigale	—	
"	520. 259	Cancello	—	
"	520. 260	—	Brindisi	
"	520. 261	Rimini	—	
"	520. 262	Ferrara	—	
"	520. 264	Castellammare A.	—	
"	520. 265	—	Bari	
"	520. 267	Palermo	—	
"	520. 268	Bari	—	
	520. 269	Avellino	—	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	520. 272	Bari	—	
„	520. 276	Padova	—	
„	520. 278	—	Licata	
„	520. 280	Sibari	—	
„	520. 281	Cancello	—	
„	520. 282	Catania	—	
„	520. 284	Catania	—	
„	520. 285	Monte Amiata	—	
„	520. 286	Campobasso	—	
„	520. 289	Lecce	—	
„	520. 290	—	Catania	
„	520. 292	—	S. Caterina Xirbi	
„	520. 294	—	S. Caterina Xirbi	
„	520. 296	—	Castelvetrano	
„	520. 297	—	S. Caterina Xirbi	
„	520. 298	Catania	—	
„	520. 299	Caltanissetta	—	
„	520. 300	Sibari	—	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	520.310	Avellino	—	
"	520.312	Padova	—	
"	520.318	Morcone	—	
"	520.322	Feroleto	—	
"	520.338	Pisciotta	—	
"	520.339	Cotrone	—	
"	520.346	Caltanissetta	—	
"	520.351	Parma	—	
"	520.400	—	S. Caterina Xirbi	
"	520.401	—	Aragona	
"	520.403	—	Taranto	
"	520.404	Bari	—	
"	520.407	Bari	—	
"	520.409	Bari	—	
"	520.411	Bari	—	
"	520.412	—	Bari	
Mv	521.000	—	Pisa	
	521.001	—	Roma S. Lorenzo	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
Mv	521.003	—	Siena	
M	550.000	Civitavecchia	—	
"	550.001	—	Bari	
"	550.002	—	Aragona	
"	550.003	Ferrara	—	
"	550.004	—	Benevento	
"	550.005	Ferrara	—	
"	550.006	—	Bari	
"	550.007	—	Mestre	
"	550.008	Metaponto	—	
"	550.009	—	Taranto	
"	550.010	Tivoli	—	
"	550.011	—	Bari	
"	550.012	Settebagni	—	
"	550.013	—	Taranto	
"	550.014	—	Aragona Caldare	
"	550.015	Cotrone	—	
"	550.016	—	Taranto	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
M	550.017	Tropea	—	
"	550.018	Tropea	—	
"	550.019	Grosseto	—	
"	550.021	—	Taranto	
"	550.023	—	S. Caterina Xirbi	
"	550.024	—	Taranto	
"	550.025	—	S. Caterina Xirbi	
"	550.026	—	S. Caterina Xirbi	
"	559.027	—	S. Caterina Xirbi	
"	550.028	—	S. Caterina Xirbi	
"	550.029	—	S. Caterina Xirbi	
"	550.030	—	S. Caterina Xirbi	
"	550.043	—	Brindisi	
"	550.047	—	Brindisi	
"	550,057	—	Brindisi	
"	550.059	—	Taranto	
My	551.000	—	Poggio Rusco	
"	551.001	—	Lugo	

Serbatoio		Residenza fissa del carro assegnato al servizio		Osservazioni
Serie	Numero	Lavori	Trazione	
1		2	3	4
My	551.002	—	Siena	
"	551.003	—	Lecce	
"	551.004	—	Brindisi	
Mz	590.000	Caltanissetta	—	
"	590.001	—	Licata	

Elenco dei carri serbatoi in corso di trasformazione in aumento dotazione Servizio Lavori (*).

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1		Residenza fissa
Serie	Numero			
1		2		3
M	550.060	Mv.	560.003	Asti
"	550.061	"	560.004	Lecco
"	550.062	"	560.005	Gemona
"	550.063	"	560.006	Gemona
"	550.064	"	560.007	Venezia S. L.
"	550.065	"	560.008	Borgo Panigale
"	550.066	"	560.009	Borgo Panigale
"	550.067	"	560.010	Ferrara
"	550.068	"	560.011	Parma
"	550.069	"	560.012	Berceto
"	550.070	"	560.013	Berceto
"	550.071	"	560.014	Rimini
"	550.072	"	560.015	Rimini
"	550.073	"	560.016	Livorno Cent.
"	550.074	"	560.017	Grosseto

(*) **N.B.** Tutti i carri indicati nel presente elenco sono muniti di pompa, ad eccezione dei due M. 550.100 e 550.101.

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1		Residenza fissa
Serie	Numero			
1		2		3
M	550.075	Mv.	560.018	Follonica
„	550.076	„	560.019	Follonica
„	550.077	„	560.020	Cecina
„	550.078	„	560.021	Monte Amiata
„	550.079	„	560.023	Monte Amiata
„	550.080	„	560.024	Fabriano
„	550.081	„	560.025	S. Severino Marche
„	550.082	„	560.026	Castellamare Adriatico
„	550.083	„	560.027	Castellamare Adriatico
„	550.084	„	560.028	Castellamare Adriatico
„	550.085	„	560.029	Castellamare Adriatico
„	550.086	„	560.030	Castellamare Adriatico
„	550.087	„	560.031	Castellamare Adriatico
„	550.088	„	560.032	Castellamare Adriatico
„	550.089	„	560.033	Castellamare Adriatico
„	550.090	„	560.034	Castellamare Adriatico
„	550.091	„	560.035	
	550.092	„	560.036	

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1		Residenza fissa
Serie	Numero			
1		2		3
M	550.093	Mv	560.037	Castellamare Adriatico
"	550.094	"	560.038	M. Compatri-Colonna
"	550.095	"	560.039	M. Compatri-Colonna
"	550.096	"	560.040	Velletri
"	550.097	"	560.041	Velletri
"	550.098	"	560.042	Velletri
"	550.099	"	560.043	Velletri
"	550.200	"	560.044	Sgurgola
"	550.201	"	560.045	Cecchina
"	550.202	"	560.046	Grosseto
"	550.203	"	560.047	Grosseto
"	550.204	"	560.048	Grosseto
"	550.205	"	560.049	Sulmona
"	550.206	"	560.050	Sulmona
"	550.207	"	560.051	Popoli
"	550.208	"	560.052	Celano
"	550.209	"	560.053	Teano
"	550.210	"	560.054	Teano

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1		Residenza fissa
Serie	Numero			
1		2		3
M	550.211	Mv.	560.055	Aversa
„	550.212	„	560.056	Maddaloni Superiore
„	550.213	„	560.057	Maddaloni Superiore
„	550.214	„	560.058	Montecalvo-Buonalbergo
Mc.	550.215	M^c_v	560.059	Avellino
„	550.216	„	560.060	Torre Annunziata Cent.
„	550.217	„	560.061	Torre Annunziata Cent.
„	550.218	„	560.062	Torre Annunziata Cent.
„	550.219	„	560.063	Bari
„	550.220	„	560.064	Bari
„	550.221	„	560.065	Bari
„	550.222	„	560.066	Bari
„	550.223	„	560.067	Bari
„	550.224	„	560.068	Bari
„	550.225	„	560.069	Bari
„	550.226	„	560.070	Bari
„	550.227	„	560.071	Ferrandina-Pomarico-Migl.
„	550.228	„	560.072	Ferrandina-Pomarico-Migl.

SERBATOIO		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1		RESIDENZA FISSA
Serie	Numero			
1		2		3
Mc	550. 229	M^c_v	560. 073	Ferrandina-Pomarico-Migl.
M	550. 100	Mv	560. 100	Ferrandina-Pomarico-Migl.
„	550. 101	„	560. 101	Ferrandina-Pomarico-Migl.
„	550. 107	„	560. 107	Ferrandina-Pomarico-Migl.
„	550. 108	„	560. 108	Ferrandina-Pomarico-Migl.
„	550. 109	„	560. 109	Ferrandina-Pomarico-Migl.
„	550. 110	„	560 110	Ofantino
„	550. 111	„	560. 111	Ofantino
„	550. 112	„	560. 112	Ofantino
„	550. 113	„	560. 113	Ofantino
„	550. 114	„	560. 114	Ofantino
„	550. 115	„	560. 115	Ofantino
„	550. 116	„	560. 116	Rocchetta S. Antonio
„	550. 117	„	560. 117	Rocchetta S. Antonio
„	550. 118	„	560. 118	Rocchetta S. Antonio
„	550. 119	„	560. 119	Palmi
„	550. 120	„	560. 120	Bagnara
„	550. 121	„	560. 121	Bagnara

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1		Residenza fissa
Serie	Numero			
1		2		3
M	550. 122	Mv.	260. 122	Bagnara
„	550. 123	„	560. 123	Bagnara
„	550. 124	„	560. 124	Bagnara
„	550. 125	„	560. 125	Bagnara
„	550. 126	„	560. 126	Rossano
„	550. 127	„	560. 127	Rossano
„	550. 128	„	560. 128	Reggio Calabria Centrale
„	550. 129	„	560. 129	Reggio Calabria Centrale
„	550. 130	„	560. 130	Melito di Porto Salvo
„	550. 131	„	560. 131	Palizzi
„	550. 132	„	560. 132	Battipaglia
„	550. 133	„	560. 133	Battipaglia
„	550. 134	„	560. 134	Battipaglia
„	550. 135	„	560. 135	Battipaglia
„	550. 136	„	560. 136	Battipaglia
„	550. 137	„	560. 137	Sapri
„	550. 138	„	560. 138	Sapri
„	550. 139	„	560. 139	Belvedere Marittimo

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1		Residenza fissa
Serie	Numero			
1		2		3
M	550.140	Mv.	560.140	Belvedere Marittimo
"	550.141	"	560.141	Cotrone
"	550.142	"	560.142	Cotrone
"	550.143	"	560.143	Cotrone
"	550.144	"	560.144	Mirto-Crosia
"	550.145	"	560.145	Mirto-Crosia
"	550.146	"	560.146	Mirto-Crosia
"	550.147	"	560.147	Mirto-Crosia
"	550.148	"	560.148	Sibari
"	550.149	"	560.149	Sibari
"	550.150	"	560.150	Sibari
"	550.151	"	560.151	Sibari
"	550.152	"	560.152	Sibari
"	550.153	"	560.153	Sibari
"	550.154	"	560.153	S. Eufemia Biforcazione
"	550.155	"	560.155	S. Eufemia Biforcazione
"	550.156	"	560.156	S. Eufemia Biforcazione
·	550.157	·	560.157	Roccella Ionica

Serbatoio		Vecchia marcatura in corso di sostituzione con quella definitiva di cui alla colonna 1	Residenza fissa
Serie	Numero		
1		2	3
M	550. 158	Mv. 560. 158	Roccella Ionica
„	550. 159	„ 560. 159	Roccella Ionica
„	550. 160	„ 560. 160	Roccella Ionica
„	550. 161	„ 560. 161	Roccella Ionica
„	550. 162	„ 560. 162	Roccella Ionica
„	550. 163	„ 560. 163	Roccella Ionica
„	550. 164	„ 560. 164	Gioiosa Ionica
„	550. 165	„ 560. 165	Gioiosa Ionica
„	550. 166	„ 560. 166	Gioiosa Ionica
„	550. 167	„ 560. 167	Palermo Centrale
„	550. 168	„ 560. 168	Palermo Centrale

Circolare N. 28. (C.).

Osservanza della via gerarchica per le istanze ed i reclami del personale.

Pervengono di continuo alla Direzione generale numerosi reclami ed istanze, inviate dal personale direttamente, oppure per il tramite di persone estranee all'Amministrazione.

Ciò da luogo ad ingombrante ed inutile corrispondenza, che incaglia e ritarda i lavori degli Uffici, senza vantaggio degli agenti che ricorrono a questi mezzi, sia dal lato della sollecitudine perchè l'istruttoria di tali reclami ed istanze è sempre deferita ai superiori ai quali gli interessati dovrebbero rivolgersi per via gerarchica, sia riguardo alle definitive decisioni perchè in ogni caso sui provvedimenti della Direzione generale non hanno e non possono avere alcuna influenza le raccomandazioni.

Reputo pertanto opportuno ricordare al personale la procedura prescritta dall'art. 10 del regolamento del personale per l'inoltro delle istanze e dei reclami, e le sanzioni disciplinari in cui incorre chi contravviene al disposto dell'articolo medesimo.

In pari tempo non posso a meno di ricordare ai dirigenti come essi abbiano l'obbligo di esaminare con sollecitudine le istanze ed i reclami che loro pervengono per il tramite regolamentare e di risponderyi esaurientemente, essendo questo il migliore modo di ispirare fiducia nel personale e per dissuaderlo dal rivolgersi direttamente alla Direzione generale, o dal ricorrere al patrocinio di persone estranee all'Amministrazione.

Circolare N. 29. (C).

Certificati d'origine per i trasporti di merci destinati alla Gran Bretagna.

(Vedi Circolare N. 19-1915).

A parziale modificazione della precedente disposizione circa l'obbligo di certificati d'origine rilasciati da *Autorità consolari inglesi* per l'importazione nel Regno Unito delle merci provenienti dall'Italia, il Governo britannico ha stabilito che i detti certificati occorrono anche per le spedizioni singole di valore non eccedente le 25 sterline, le quali finora erano state ammesse in esenzione da tale formalità.

Deve essere pertanto depennato il comma *b*) della circolare N. 19-1915.

Nell'occasione si rende noto che, allo scopo di facilitare il commercio italiano ed evitargli gli ostacoli che potrebbe incontrare durante la navigazione, il Governo britannico ha informato essere consigliabile che tutti i trasporti di merci che sono da imbarcarsi in porti italiani ed ovunque destinati (esclusa la Gran Bretagna, per la quale valgono le norme sopra indicate) siano scortati da certificati d'origine emessi da dogane italiane o da Camere di commercio, muniti di vidimazione dei consoli inglesi od anche francesi del distretto consolare relativo.

Le stazioni porteranno quanto sopra a conoscenza del pubblico con avvisi manoscritti.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 21 marzo 1915, N. 2342, del ministro della guerra, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il sig. Antonio Lianza di Francesco, commerciante, domiciliato a Napoli, in via S. Eligio al Mercato, N. 204.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 18 marzo 1915, N. 100, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Cooperativa fra i calzolai di Soresina ed il suo direttore, presidente del Consiglio di amministrazione, sig Pietro Vailati.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

VARIAZIONI all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
1ª	Delegato	**Norcen** cav. ing. Vincenzo - Ispettore Capo - Div. Mov. Reggio C.	**Norcen** cav. ing. Vincenzo - Ispettore Capo - Div. Mov. Napoli.
1ª	Id.	**Santoro** cav. ing. Filippo - Ispettore Capo - Div. Traz. Venezia.	**Santoro** cav. ing. Filippo - Ispettore Capo - Div. Traz. Genova.
3ª	Id.	**Navale** Gio. Batta - Contr. di 1° gr. - Div. Mov. Napoli (linee calabresi).	**Navale** Gio. Batta - Contr. di 1° gr. - Div. Mov. Napoli.
6ª	Id.	**Barbati** Giuseppe - Applicato - Div. Mov. Napoli (linee calabresi).	**Barbati** Giuseppe - Applicato - Div. Mov. Napoli.
6ª	Id.	**De Francesca** Saverio - Applicato - Staz. Benevento.	**De Francesca** Saverio - Applicato 1° Rip. telegr. Ancona.
8ª	Id.	**Biscione** Aurelia - Scrivana di 2ª cl. - Div. Mov. Napoli (linee calabresi).	**Biscione** Aurelia - Scrivana di 2ª cl. - Uff. Div. Mov. Napoli.
11ª	Rappresentante supplente	**Fabretti** Alberto - Aiut. applicato - Mag. Firenze.	**Fabretti** Alberto - Aiut. appl. - Dep. Comb. Firenze C. M.
12ª	Delegato	**D'Elia** Giovanni - Manovale - Civitavecchia Agenzia.	**D'Elia** Giovanni - Manovale Dep. Comb. Roma Trast.
16ª	Id.	**Porcellana** Luigi - Cantoniere - Sez. Lav. Asti.	**Porcellana** Luigi - Capo sq. cant. - Sez. Lav. Asti.
19ª	Rappresentante supplente	**Boddi** Ferruccio - Fuochista. - Dep. locom. Civitavecchia.	**Boddi** Ferruccio - Macchinista - Dep. locom. Civitavecchia.
20ª	Rappresentante	**Burel** Federico - Verificatore - Sq. R. Messina.	**Burel** Federico - Verificatore - Sq. R. Avezzano.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
21ª	Delegato	**Perelli** Ambrogio - Oper. di 1ª cl. - Off. locom. Verona.	**Perelli** Ambrogio - Oper. di 1ª cl. - Dep. locom. Verona.
21ª	Delegato supplente	**Martinelli** Michele - Oper. di 2ª cl. - Staz. Catanzaro.	**Martinelli** Michele - Verificatore - Staz. Catanzaro.
23ª	Delegato	**Germolao** Consolato - Accenditore - Dep. loc. Reggio C.	**Germolao** Consolato - Fuochista - Dep. loc. Reggio C.
23ª	Id.	**Pipitò** Antonino - Accenditore - Dep. loc. Messina.	**Pipitò** Antonino - Fuochista - Dep. loc. Messina.
23ª	Delegato supplente	**Castagna** Umberto - Accenditore - Dep. loc. Cremona.	**Castagna** Umberto - Fuochista - Dep. loc. Cremona.
23ª	Id.	**Zavaglia** Francesco - C. sq. accend. e man. - Dep. loc. Messina.	**Zavaglia** Francesco - Fuochista - Dep. loc. Messina.
36ª	Delegato	**Altomonte** Giuseppe - Manovale - P. V. Reggio C.	**Altomonte** Giuseppe - Manovale - P. V. Sapri.
36ª	Delegato supplente	**Dellerba** Giuseppe - Manovale - Staz. Sampierdarena.	**Dellerba** Giuseppe - Guardia di staz. - Staz. Sampierdarena.
37ª	Id.	**Albricci** Tommaso - Contr. di 2° gr. - Uff. Div. Mov. Napoli (linee calabresi).	**Albricci** Tommaso - Contr. di 2° gr. - Uff. Div. Mov. Reggio Calabria.
38ª	Delegato	**Chiario** Pietro - Capo frenatore - P. V. Torino Sm.	**Chiario** Pietro - Conduttore - P. V. Torino Sm.
41ª	Id.	**Camplani** Napoleone - C. sq. oper. - Div. Veic. Milano.	**Camplani** Napoleone - C. sq. operai - Off. Veic. Vicenza.
41ª	Id.	**Luciani** Gaetano - Capo sq. operai - Off. locom. Foggia.	**Luciani** Gaetano - Capo sq. operai - Off. locom. Firenze.
42ª	Delegato supplente	**Pandolfi** Carlo - Oper. di 2ª cl. - Off. app. cent. Milano.	23-3-1915 Rinunciatario.
46ª	Delegato	**Mostacci** Ernesto - Oper. di 1ª cl. - Eserc. Navig. Messina.	**Mostacci** Ernesto - S. Capo sq. operai - Eserc. Navig. Messina.

Circolare N. 20R (C.).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedire l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
4361	Personale	Alvaro Prof. F.	Preside	R. Liceo Lecce
9545	»	Avallone Alessandro	Applic. P. S.	Ministero Interno
7217	Famiglia	Beato cav. Alberto	Capit. RR. Carab.	» Guerra
3490	Personale	Biglione Lorenzo	Uff. di porto	» Marina
845	Famiglia	Bonafede Giulio	Guardafili	Direzione Telefoni Stato
24918	Personale	Bonviso Alfredo	Commesso	Ministero Poste
22196	»	Borelli prof. Canuto	Insegnante	R. Istituto Tecnico Asti
13200	»	Calena dott. Pietro	Medico provv. agg.	Ministero Interno
25628	»	Calogero dott. Emilio	Agente Imp.	» Finanze
?	»	Casanova Leopoldo	Allievo	Accademia nav. Livorno
2214	»	Chiariotti Alfredo	Usciere	Ministero Real Casa
16654	»	Cicu prof. Antonio	Professore	R. Università di Macerata.
25813	»	Cillo dott. Umberto	Reggente	Ufficio del Registro Bagno
3970	»	Congedo Ettore	Segretario cont.	R. Scuola arti e mestieri Avellino.

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
10084	Famiglia	Conte Edoardo	Agente Imp.	Agenzia Imposte Taranto
2294	»	Contemi Pasquale	Capo torped.	Ministero Marina
6036	»	Conti Bartolomeo	Cancelliere	R. Pretura Carru
10957	»	Cuccaro Pietro	Ufficiale	R. Pretura Anagni
14275	»	Damate Antonio	R. Pretore	Mandamento Recanati
13372	Personale	De Angelis dott. Giovanni	Medico prov.	Ministero Interno
7326	Famiglia			
3936	?	De Benedetti Vittorio Emanuele	Cancelliere	Sez. Trib. Civile Torino
10350	Famiglia	D' Elia Costanzo	Giudice	Tribunale di Bari
41322	Personale	De Marini Stendardo nob. Alberto	Maggiore	4° Regg. Artiglieria da campagna.
17850	»	De Zio cav. Alfredo	Maggiore	Ministero Guerra
2051	Famiglia	Ercoli Augusto Edoardo	Archivista	» Finanze
216	»	Fanfani Gaetano	Telefonista	Direz. Comp. Telef. Venezia
1765	Personale	Fanfani Zelia	Telefonista	» » » Milano
2759	Famiglia	Fata cav. Angelo	Sost. avv. er.	Avvoc. distrett. Roma
21382	Personale	Ferrarese Domenico	Cancelliere	Tribunale di Trani
?	»	Fiorini Emilio	Uff. Giudiz.	» » Pisa
4874	»	Gatto Leonardo	Maestro	Comune di Trabia
970	»	Gentile cav. Giuseppe	R. Console	Ministero Esteri
13121	»	Goi Emilio	Brigadiere	» Poste
741	»	Lanza cav. Domenico	Uffic. di rag.	Intend. Finanza Avellino
16028	»	Lay Michele	Pretore	Castelfiorentino
4242	»	Malenotti dott. Ettore	Assistente	Stazione di entomologia agric. Firenze.
20466	»	Mammana Francesco	Agg. di canc.	Ministero Grazia e Giust.
49530	?	Mariani Mariano	Maestro	Comune di Torre di Patrizio.

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
649	Famiglia	Martucci Giuseppe	Verificatore	Minist. Agr. Ind. e Comm.
1069	»	Mascaretti Carlo	Segretario	R. Scuola Ind. Chieti
2540	»	Mercanti cav. dott. Ferruccio	Med. prov.	Ministero Interno
16271	Personale	Meschieri Armando	Cancelliere	Pretura d'Introdacqua
12888	»	Mischi dott. Luigi	Consigl. agg.	Ministero Interno
43698	»	Mola cav. Armando	Capitano	» Guerra
1729	»	Nani Alfredo	Applicato	» »
28059	»	Napolitano Arturo	Ufficiale	» Poste
3163	»	Novara dott. Augusto	Segretario	» Tesoro
5929	Famiglia	Orlandi Giovanni	Brigadiere	Legione Carab. Milano
52489	Personale	Paoletti Pierina	Maestra	Scuole com. Gattinara
3212	Famiglia	Passet dott. Giuseppe	Veterinario	Ministero Interno
12106	Personale	Perales Gino	Commis. P.S.	» »
5386	Famiglia	Perbellini rag. Attilio	Primo Segr.	Intend. Finanza Verona
6129	Personale	Pirocchi Beniamino	Consigliere	Corte di Appello Catania
2949	»	Ragadini Paolo	Capo Mecc.	Ministero Marina
24689	»	Rho Antonietta	Maestra	» Istruzione
59192	»	Rho Giuseppina	Maestra	» »
16654	»	Ricci prof. Antonio	Professore	R. Università Macerata
69594	»	Ricci Cleopatra	Maestra	Comune di Urbino
17340	Famiglia	Rivera avv. Angelo	Pretore	R. Pretura Bagnasco
6863	»	Rocco Giovanni	Agenteman.	Ministero Poste
25491	Personale	Salvaneschi Luigi	Commesso	Direz. Poste Milano
15012	»	Scervini Pasquale	Professore	R. Università Napoli
4299	»	Solinas Attilio	S. Ten. di Vasc.	Ministero Marina
1009	Famiglia	Susini prof. Gaspero	Professore	R. Scuola prof. Colle Val d'Elsa.

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
2295	Personale	Tavani Luigi	Ufficiale	Ministero Lavori Pubblici
1644	Famiglia			
9775	Personale	Todisco Giuseppe	Ufficiale	» Poste
8280	Famiglia			
33395	Personale	Tortolone Angiolina	Maestra	Scuole comun. Castelguglielmo.
6607	Famiglia	Troilo ing. Nicola	Ingegnere	Genio Civile Potenza
13917	Personale	Zerega Emanuele	Brigadiere	Ministero Poste
8683	Famiglia			
?	Personale	Zotti Ruggero	Maestro	S. Vito al Tagliamento

Si notifica inoltre lo smarrimento delle seguenti tessere di libera circolazione:

N. 881 intestata all' on. prof. comm. Giovanni Battista Grassi Senatore del Regno.
N. 333 intestata all' on. Eugenio Rossi, Deputato al Parlamento.

Circolare N. 21R (C.).

I. Gara nazionale dei giovani esploratori italiani in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviario-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 2 al 9 aprile 1915.

Ritorno: dal 7 al 15 aprile 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

N. B. — Le disposizioni di cui la presente circolare furono già impartite alle stazioni dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Circolare N. 22R (C.).

Esposizione internazionale di asini stalloni, cavalli, cavalle e muli e mostra di macchine agricole in Pinerolo.

Pei viaggi dei partecipanti all'esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviario-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fisstati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 15 aprile al 4 maggio 1915.

SPEDIZIONI DI BESTIAME CAVALLINO E DI MACCHINE AGRICOLE.

Andata: dal 15 al 28 aprile 1915.

Ritorno: dal 25 aprile al 4 maggio 1915.

Per quanto riguarda l'applicazione della concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R - 1913.

Circolare N. 23R (C.).

Congresso wesleyano in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviario-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 21 aprile 1915.

Ritorno: dal 17 al 25 aprile 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R - 1913.

Circolare N. 24. (C.).

XIX Assemblea generale dell'Unione delle Camere di commercio in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti all'assemblea sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviario-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 14 al 19 aprile 1915.

Ritorno: dal 18 al 23 aprile 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R - 1913.

Circolare N. 25R (C.).

Congresso metodista in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviario-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 17 al 27 aprile 1915.

Ritorno: dal 21 al 30 aprile 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R - 1913.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Roma, 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Personale. - Pretesa promozione. - Risarcimento del danno. - Inammissibilità.

Gli atti amministrativi discrezionali possono sempre revocarsi dall'autorità che li emanò, salvi i diritti quesiti.

L'impiegato pertanto non ha azione giudiziaria da far valere per ottenere dall'amministrazione il risarcimento del danno derivante da una promozione che si pretende deliberata, ma non risulta pubblicata mai nel « Bollettino ufficiale del personale », nè mai significata.

CASSAZIONE ROMA, Sezioni Unite - Sentenza 23 gennaio-20 febbraio 1915 - Grossi Carlo c. Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Carlo Grossi con atto del 18 ottobre 1912 traeva innanzi al Tribunale di Napoli il Direttore generale delle ferrovie dello Stato, ed esponeva: che lo istante, vecchio impiegato dello Ispettorato delle ferrovie dello Stato con la qualifica di applicato principale e lo stipendio di L. 2400, portato a 2700 con decorrenza dal 12 gennaio 1907; che nel 1908 il Consiglio di amministrazione, su proposta del Direttore generale, deliberava la promozione dello istante al grado di applicato tecnico principale ed annunziò la promozione al Servizio XI della Direzione compartimentale di Venezia ed alla Sezione di Ferrara. Senonchè tale promozione non fu giammai pubblicata nel Bollettino: che così lo istante veniva privato dal conseguire un maggiore stipendio perchè avrebbe dovuto avere L. 3000 nel gennaio 1909 e L. 3300 nel gennaio 1912.

E ciò premesso, il Grossi chiedeva che, a titolo di risarcimento di danni, l'amministrazione fosse condannata a pagargli la differenza di stipendio annesso al grado di applicato tecnico principale che gli era dovuto.

In giudizio l'amministrazione convenuta chiese che il Tribunale dichiarasse la propria incompetenza per ragion di territorio, e in ogni caso per ragion di materia: subordinatamente rigettasse nel merito la domanda del Grossi, siccome infondata, opponendosi ai mezzi istruttorî da lui richiesti.

Il Tribunale con sentenza del 20 gennaio 1913 dichiarò improponibile l'azione intentata dal Grossi.

Sull'appello di costui la Corte di appello di Napoli con sentenza del 30 marzo 1914 confermò quella dei primi giudici.

Contro il pronunziato della Corte veniva proposto dal Grossi ricorso a queste Sezioni Unite per violazione degli articoli 2 e 4 della legge sul contenzioso amministrativo nonchè di varii articoli citati nel ricorso, del regolamento pel personale ferroviario e della legge 7 luglio 1907, e chiede dichiararsi proponibile innanzi all'autorità giudiziaria la sua domanda.

IN DIRITTO.

Considerato che, in esplicazione del dedotto motivo, il ricorrente osserva: che la Corte di merito ha ammesso che la promozione conseguita rappresenti un diritto quesito che non possa esser revocato dall'Amministrazione e la cui violazione dà luogo ad azione giudiziaria pel risarcimento dei danni: ed in verità, egli aggiunge, non si dubita della esattezza di questi principii. L'impiegato non ha diritto a promozione quando questa è lasciata dai regolamenti a discrezione dell'amministrazione, ma se per disposizione regolamentare o contrattuale spetta la promozione, e non la si concede, l'impiegato ha azione giudiziaria per far rispettare questo suo diritto. A maggior ragione quando la promozione, o obbligatoria, od eccezionale, è stata concessa, essa rappresenta un diritto quesito per l'impiegato, e non può esser revocata in suo danno.

Ciò la Corte riconosce. Senonchè essa avvisa che, per ritenersi conseguita dall'impiegato la promozione, occorre che questa gli sia stata notificata, ossia pubblicata nel Bollettino dell'amministrazione medesima, e che, fino a che tale formalità non sia stata adempita, non possa parlarsi di diritto quesito, potendo la promozione ancora essere revocata discrezionalmente dall'amministrazione. Ed in ciò, conchiude il ricorrente, la Corte cadde in errore.

Per stabilire se la censura sia fondata è d'uopo tener presente nella sua integrità il ragionamento della sentenza denunciata. Anzitutto la Corte considera: « Che pubblico è l'ente ferrovie, avendo la sua causa nel soddisfacimento di un importante interesse collettivo sociale: pubblico il rapporto che avvince lo impiegato alle ferrovie non solo per la qualità subbiettiva di uno di contraenti, e per le sanzioni civili, penali e disciplinari che differenziano il contratto o la concessione d'impiego, dalla analoga locazione d'opera, ma anche e sopratutto perchè esso rapporto è preordinato a fornire l'ente degli organi necessari al conseguimento del fine propostosi. Pubblici quindi gli atti tutti che si riferiscono a tale rapporto, trattandosi di provvedimenti presi da una pubblica amministrazione per l'attuazione di una funzione e di un servizio pubblico.

« Ora quella serie di atti pubblici, noti in dottrina col nome di atti amministrativi, hanno per principale caratteristica la revocabilità loro da parte della stessa autorità che li emana, revocabilità che è giustificata sia per il fatto che essi hanno per motivo un semplice interesse essenzialmente mutevole, e dipendente dalla volontà discrezionale dell'ente, e sia per l'altro fatto che, senza di essa, non potrebbe essere attuato il potere dell'amministrazione di correggere se medesima pel migliore e più sicuro conseguimento dei fini, ai quali essa attende.

E dopo ciò la Corte soggiunse: « Vera è che questa facoltà di revoca non è incondizionata, ma trovasi sottoposta a vari limiti, fra i quali il rispetto ai diritti acquisiti. Però, come ha ripetutamente insegnato il Supremo consesso amministrativo, questi non sorgono fino a quando gli atti non siano a mezzo di legale significazione portati a conoscenza di coloro che ne hanno interesse, imperocchè, prima di tale momento, si ha sempre lo esplicamento del potere della amministrazione, e non già un impegno

verso i terzi, che sarebbe assurdo riscontrare nella permanenza di uno stato di cose del tutto integre.

« Perciò tutta la controversia si riduce allo accertamento, se, nella specie, sia o non sia intervenuta *significazione siffatta*, fatto questo che è escluso per le stesse deduzioni dello attore, che assume non attuata la promozione, appunto perchè non pubblicata nel « Bollettino delle ferrovie dello Stato », nonchè dall'articolo 57 Legge 7 luglio 1907, per cui solo la pubblicazione nel Bollettino dei varii ordini di servizio mette in mora gli interessati per la proposizione del ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato, il che prova che per legge, senza una tale pubblicazione, l'atto non si reputa passato a cognizione di colui che vi ha interesse.

« Che, pertanto, avendo l'amministrazione agito in conformità del suo potere discrezionale, l'appello non merita accoglimento ».

Di fronte a siffatte considerazioni perfettamente conformi ai savi principii di diritto ed alle speciali disposizioni legislative nella soggetta materia, non si sorreggono le censure rivolte dal ricorrente alla Corte di merito. E per fermo questi primieramente obbietta che, ai termini dell'art. 17 del Regolamento del personale ferroviario 22 luglio 1906, N. 417, gli avanzamenti sono deliberati dal Consiglio di amministrazione per gli agenti stabili e dal Direttore generale per quelli in prova, e ne desume che, quando l'avanzamento è deliberato dal Consiglio di amministrazione, esso è completo ed irrevocabile anche prima di essere comunicato all'agente, e pubblicato nel bollettino dell'amministrazione, e la sua revoca costituisce una degradazione.

Senonchè opportunamente si osserva in contrario che il citato art. 17 del regolamento del 22 luglio 1906 anteriore alla legge organica delle ferrovie 7 luglio 1907, N. 429, altro non fece che determinare, come era allora necessario, le competenze nei provvedimenti di promozione, attribuendo al Direttore il potere di promuovere gli agenti in prova ed al Consiglio quello di promuovere agli agenti stabili.

Lo stesso concetto concernente le competenze nei provvedimenti trovasi sostanzialmente ribadito dall'art. 6, N. 10, della legge

7 luglio 1907 citato anche dal ricorrente. E qui dal medesimo si fa notare che nè nel regolamento 22 luglio 1906 (articoli 41,52 e segg.) nè nella legge del 1907 vien fatta parola della comunicazione delle promozioni degli agenti, nè della inserzione di esse nel Bollettino dell'amministrazione, sicchè non si può far dipendere da queste *formalità accessorie* la esistenza e la efficacia dell'avanzamento conferito dall'autorità competente.

Ora, a parte il riflesso che il ricorrente nelle sue difese del merito non qualificò la mancata pubblicazione del provvedimento nel Bollettino *formalità accessoria*, o superflua, tanto che intendeva dimostrare che la pubblicazione non avvenne pel mal volere di chi era preposto a tale funzione amministrativa, importante è al riguardo la disposizione dell'art. 57 della legge 7 luglio 1907, concepita in questi termini:

« Contro gli atti e provvedimenti definitivi riguardanti il « personale è ammesso da parte degli interessati il ricorso alla Se- « zione IV del Consiglio di Stato ai termini dell'art. 24 della legge « 2 giugno 1889, N. 6166, (Serie terza).

In quanto ai provvedimenti di carattere disciplinare tale ricorso è ammesso nei casi di proroga del termine per l'aumento dello stipendio e della paga, o dei provvedimenti pubblicati negli ordini generali dell'amministrazione.

Giustamente si osserva che è questa una disposizione del massimo interesse per gli impiegati ferroviarii, giacchè appresta loro il diritto d'impugnare i provvedimenti dinanzi la IV Sezione del Consiglio di Stato, stabilendo il termine in cui il ricorso deve proporsi e cioè nei 60 giorni dalla pubblicazione del provvedimento negli ordini generali dell'amministrazione. Il che importa che i provvedimenti dell'amministrazione vengono pubblicati, vengono significati agli interessati, e lo debbono essere non solo per gli effetti importantissimi dell'impugnativa, ma anche perchè, come ben si è rilevato dalla Corte di merito, i provvedimenti non manifestati restano nell'ambito del potere discrezionale dell'amministrazione, e non fanno acquistare diritti di sorta agli interessati.

Il ricorrente non si dissimula la decisiva importanza di codesto monito di legge, che contrasta col suo assunto, ma persiste

in questo allegando che il disposto dell'art. 57 non significa punto che, prima della comunicazione o pubblicazione, il provvedimento non esista o non sia efficace, e trae argomento dall'articolo 19 del Regolamento di procedura dinanzi le Sezioni giurisdizionali del Consiglio di Stato, del 17 agosto 1907, N. 642, il quale stabilisce: che la mancanza del deposito del provvedimento impugnato non importa decadenza se dipenda dalla impossibilità di produrlo a causa del rifiuto dell'amministrazione alla domanda di rilascio della copia di esso.

Ma siffatta disposizione non viene invocata a proposito, e con ragione si osserva che essa prevede l'ipotesi del mancato rilascio di una *copia* del provvedimento da impugnarsi (ciò che vuol dire che il provvedimento sussiste ed è stato comunicato per essere impugnabile) ma non prevede l'ipotesi che il provvedimento sia rimasto occulto, non sia stato notificato, in quanto ciò sarebbe contrario al disposto dell'art. 38 della legge testo unico 17 agosto 1907, N. 638, e degli articoli 2 e segg. dello stesso regolamento di procedura testè citato.

Ed è anche notevole quanto, a proposito della procedura nella pubblicazione e delle promozioni degli agenti ferroviari, vien dedotto dall'amministrazione resistente, nè viene impugnato, e cioè che le promozioni vengono per costante consuetudine partecipate agli interessati prima ancora della loro pubblicazione nel Bollettino del personale, che il Grossi non ha ricevuto alcun documento relativo a siffatta partecipazione, e che, invece, ricevè la partecipazione nel dicembre 1908 in cui si nominava applicato tecnico, e contro questa egli non reclamò nè fece ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato.

Afferma il ricorrente da ultimo che ammesso pure che la significazione del provvedimento sia necessaria, questa nel caso sarebbe avvenuto di *fatto*, perchè la promozione del Grossi, deliberata dal Consiglio di amministrazione, venne comunicata agli uffici, nei quali il Grossi prestava servizio e che egli cominciò anche a goderne i vantaggi.

Senonchè, agli effetti della proponibilità della domanda giudiziale, è a por mente che dagli atti esibiti dall'amministrazione non viene confermato lo assunto del Grossi, poichè tra l'altro si

mette in causa lo errore incorso nelle lettere e poscia corretto, circa la qualifica di *applicato tecnico, principale, invece di quella di applicato principale a lui spettante.*

Che la condanna alle spese è l'effetto della soccombenza.

Per tali motivi: la Corte a Sezioni Unite rigetta il ricorso proposto da Carlo Grossi contro la sentenza della Corte di appello di Napoli del 30 marzo 1914.

ANNO VIII - N. 15

15 APRILE 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

25 febbraio 1915. — R. D. n. 412 che approva il nuovo regolamento per le case economiche per i ferrovieri . . . Pag. 115
1 aprile 1915. — R. D. n. 426 recante provvedimenti per sollecitare l'esecuzione di opere igieniche a sollievo della disoccupazione . . . . » 128
8 luglio 1914. — D. M. che approva e rende esecutive le disposizioni riguardanti l'unità tecnica delle strade ferrate di cui al protocollo di Berna 14 dicembre 1912. . . . . » 130

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 105. — Attuazione del protocollo di Berna 14 dicembre 1912, riguardante l'unità tecnica delle strade ferrate. - Nuova sagoma limite normale italiana . . . . Pag. 349
Ordine di servizio n. 106. — Soppressione della fermata di S. Donato Marche e attivazione della fermata di S. Donato Coccore . . . . . » 352
Ordine di servizio n. 107. — Concessione speciale XIV . . . . . . » 355
Ordine di servizio n. 108. — Servizio merci italo-austro-ungarico . . . » ivi
Ordine di servizio n. 109. — Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento e farina di frumento in servizio interno e cumulativo italiano » 356
Circolare n. 30. — Trasporti a domicilio a Bibbiena . . . . » 357
Comunicazioni. — Opera di previdenza a favore del personale . . . . » 363

Roma, aprile 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

Ordine di servizio n. 7v. — Agevolezze di tariffa per i trasporti di legname di abete, di ontano, di pino e di pioppo . . . . . Pag. 31

In appendice:

(Per memoria).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 95

R. D. 25 *febbraio* 1915, *n.* 412 *che approva il nuovo regolamento per le case economiche per i ferrovieri* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 14 luglio 1907, n. 553, riflettente i provvedimenti per le case economiche per i ferrovieri;

Viste le leggi 9 luglio 1908, n. 418, 13 aprile 1911, n. 310, 19 giugno 1913, n. 641, ed il R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sentito il Consiglio della previdenza e delle assicurazoni sociali;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato pei lavori pubblici, pel tesoro e per l'agricoltura, l'industria e il commercio;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'unito regolamento visto, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, relativo alle case economiche per i ferrovieri.

È abrogato il regolamento sulla stessa materia approvato con Nostro decreto 10 maggio 1908, n. 233.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 91 del 10 aprile 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 febbraio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO — CAVASOLA.

Visto: *Il guardasigilli*: ORLANDO.

REGOLAMENTO

per le case economiche per i ferrovieri

CAPO I.

Disposizioni generali.

Art. 1.

Il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, sentito il parere della Commissione consultiva centrale, di cui nell'art. 7 della legge 14 luglio 1907 ,n. 553, modificato dall'art. 2 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, stabilisce le località dove devono costruirsi o acquistarsi le case economiche per i ferrovieri e la somma da erogarsi in ciascuna località.

All'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sono affidati gli studi, la direzione, la sorveglianza, la liquidazione e il collaudo dei lavori occorrenti per la costruzione di case economiche, nonchè la gestione tecnica ed amministrativa delle case medesime, secondo le norme della legge e del presente regolamento.

Art. 2.

L'Amministrazione ferroviaria e la Cassa dei depositi e prestiti accreditano il fondo dei residui attivi per le pensioni ed i sussidi al personale delle ferrovie dello Stato delle somme impiegate nella costruzione e nell'acquisto di case economiche, man mano che se ne effettua il prelevamento.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato versa annualmente nella Cassa dei depositi e prestiti gl'interessi 3,75 per cento sulle somme prelevate dalla data dei singoli mandati al 31 dicembre successivo e, iniziato l'ammortamento dei mutui, versa anche annualmente l'annualità di estinzione dei mutui stessi calcolata al 3,75 per cento in 50 anni.

Gli interessi sono accreditati al fondo dei residui attivi e le quote di capitale comprese nelle annualità sono accreditate ai fondi dai quali sono stati prelevati i capitali per l'acquisto e la costruzione delle case e che occorre ricostituire.

Art. 4.

L'Amministrazione ferroviaria deve tenere una contabilità separata degli introiti e delle spese della gestione delle case per i ferrovieri, dalla quale risultino chiaramente e bene distinti il capitale prelevato dal fondo di cui all'articolo 2 e l'annualità di cui all'articolo 3, comprensiva della quota di ricostituzione del capitale e degli interessi scalari.

Con le eccedenze attive del bilancio si costituirà un fondo di riserva da versarsi alla Cassa dei depositi e prestiti per il relativo investimento in impiego fruttifero a cura della Cassa predetta, sentita la Commissione centrale a norma dell'articolo 11.

Dal fondo di riserva si preleveranno le somme occorrenti:

a) per sopperire a deficienze di bilancio;

b) per riparazioni straordinarie ai fabbricati;

c) per concessione di premi di cui all'articolo 28 del presente regolamento.

Art. 5.

Per il periodo di esenzione dalle imposte di cui all'art. 2 della legge 19 luglio 1914, n. 727, il canone d'affitto di ciascuna casa sarà aumentato di una quota, da stabilirsi dalla Direzione

generale delle ferrovie dello Stato, su parere della Commissione consultiva centrale.

L'importo di tali quote sarà versato alla Cassa depositi e prestiti nei modi di cui all'articolo 4 e servirà ad alleggerire l'onere delle imposte e sovraimposte sul canone di affitto nel periodo di 10 anni successivo a quello della esenzione.

Art. 6.

L' Amministrazione ferroviaria accredita mensilmente in conto corrente fruttifero la gestione case ferrovieri di tutti gli introiti effettuati per suo conto, tenendo distinti quelli per pigioni; addebita inoltre nello stesso modo le spese che siano a carico della gestione medesima.

Nel caso del secondo comma dell'articolo 8 della legge, le altre Amministrazioni dello Stato verseranno mensilmente all'Amministrazione ferroviaria, a favore della gestione case, le somme trattenute per pigioni o danni cagionati ai quartieri affittati ad impiegati da esse dipendenti.

CAPO II.

Attribuzioni delle Commissioni consultive centrale e compartimentali.

Art. 7.

La Commissione consultiva centrale e le Commissioni consultive compartimentali, istituite dalla legge, hanno rispettivamente sede presso la Direzione generale e le sedi dei compartimenti delle ferrovie dello Stato.

I pareri sono dati a maggioranza di voti dei membri presenti e non sono validi se il numero di questi è minore di cinque.

Art. 8.

Le Commissioni si riuniscono di regola ogni trimestre. Sono inoltre convocate quando lo richieda la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, quando lo credano necessario i presidenti, o quando almeno cinque membri ne facciano domanda motivata.

Art. 9.

I presidenti della Commissione centrale e delle Commissioni compartimentali rappresentano queste verso l'Amministrazione ferroviaria.

Art. 10.

La convocazione delle Commissioni è fatta mediante invito da comunicarsi ai commissari cinque giorni prima dell'adunanza, insieme all'ordine del giorno contenente l'indicazione degli affari da trattarsi.

Potranno però essere aggiunti, d'urgenza, altri argomenti purchè la loro comunicazione sia fatta almeno ventiquattro ore prima dell'adunanza.

In casi di urgenza le Commissioni potranno essere convocate anche per il giorno successivo alla data dell'invito, sempre che contemporaneamente sia comunicato l'ordine del giorno.

Per gli oggetti posti d'urgenza all'ordine del giorno, dovrà essere rimandata la deliberazione al giorno successivo, anche se fosse richiesto il rinvio da un solo commissario.

Sono nulle le deliberazioni su questioni non poste all'ordine del giorno.

Art. 11.

La Commissione centrale delibera sulle proposte da farsi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato:

a) per la scelta dei luoghi dove devono costruirsi o acquistarsi le case e per la somma da erogarsi in ciascuno di essi;

b) circa i tipi di case da adottarsi per le diverse località;

c) per il capitolato-tipo di locazione delle case e per le eventuali modificazioni;

d) per stabilire la percentuale di reddito lordo sul capitale complessivamente investito per la costruzione o l'acquisto delle case, ed i criteri di massima per la determinazione dei canoni di affitto;

e) per le norme circa la gestione delle case e per l'investimento ed impiego degli eventuali avanzi di cui agli articoli 4 e 5 del presente regolamento;

f) intorno ai mezzi più acconci per provvedere alle eventuali eccedenze passive del bilancio della gestione case;

g) sulla percentuale delle entrate dovute all'Amministrazione delle ferrovie per tutte le spese di carattere amministrativo e non patrimoniale;

h) circa i provvedimenti che in generale l'esperienza suggerisse;

i) per le eventuali modificazioni al presente regolamento.

La Commissione centrale, inoltre, esamina i bilanci annuali compilati dall'Amministrazione delle ferrovie per la gestione delle case; vigila sul regolare funzionamento delle Commissioni compartimentali ed esplica quelle altre funzioni che le fossero affidate dall'Amministrazione ferroviaria.

Art. 12.

Le Commissioni compartimentali:

a) esaminano le richieste fatte dai ferrovieri dei diversi centri del territorio di ogni compartimento;

b) si accertano della reale necessità di provvedere alloggi economici;

c) scelgono le aree e i tipi più adatti per la costruzione delle case;

d) propongono alla Commissione centrale l'acquisto di edifici già costruiti, adattabili ad abitazioni economiche per i ferrovieri;

e) determinano i canoni di affitto in base ai criteri di massima stabiliti dall'Amministrazione su parere della Commissione centrale;

f) fanno alla Commissione centrale quelle proposte che ritengono utili nell'interesse della regolare gestione delle case;

g) danno parere sulle domande di locazione di appartamenti e sui ricorsi degli inquilini o degli aspiranti ad alloggi;

h) propongono alla Commissione centrale le modificazioni al presente regolamento che ritenessero opportune;

i) esplicano tutte le altre funzioni che fossero ad esse affidate dal Direttore generale, dal Capo compartimento, o dalla Commissione centrale.

CAPO III.

Norme per l'assegnazione degli alloggi.

Art. 13.

Nella concessione degli appartamenti deve essere sempre tenuto presente il numero dei componenti la famiglia, in modo che la cubatura degli ambienti corrisponda alle prescrizioni contenute in proposito nel regolamento 12 agosto 1908 per l'esecuzione della legge sulle case popolari 27 febbraio 1908, n. 89.

Art. 14.

Ferme le disposizioni dell'articolo 13, gli alloggi debbono di regola essere assegnati a seconda della località ove l'agente presta servizio e delle attribuzioni da esso disimpegnate, con preferenza agli agenti meno retribuiti iscritti al fondo pensioni e sussidi.

I pianterreni e le botteghe possono affittarsi a cooperative di consumo, scuole, giardini di infanzia, o educatori, istituiti a beneficio della classe dei ferrovieri.

Nel caso di più agenti ferroviari concorrenti all'affitto di uno stesso quartiere, si deve dare la preferenza al concorrente che dimostri di avere le più disagiate condizioni economiche:

a) per minore stipendio o paga;

b) per maggior numero di persone a proprio carico;

c) per grado gerarchico più basso nell'Amministrazione ferroviaria.

A parità delle predette condizioni, la preferenza deve essere data all'agente che ha maggiore anzianità di servizio.

Nella valutazione delle condizioni economiche dell'agente sarà tenuto conto anche degli eventuali proventi di membri di sua famiglia per esercizio di atti, mestieri o professioni, o per qualsiasi altro titolo.

Art. 15.

In mancanza di richieste da parte dei ferrovieri in attività di servizio, i quartieri possono essere affittati a pensionati e sussidiati ferroviari, purchè l'assegno annuo di riposo non sia superiore a lire 3600.

In mancanza anche di questi possono essere affittati ad impiegati o pensionati dello Stato con stipendio o pensione annua non superiore a lire 3600, oppure anche ad estranei da preferirsi nell'ordine seguente:

a) insegnanti elementari;

b) impiegati delle istituzioni pubbliche di beneficenza;

c) impiegati comunali;

d) impiegati provinciali;

e) impiegati di aziende private, il cui capo garantisce il pagamento della pigione.

In ogni caso la distribuzione degli alloggi disponibili deve aver luogo in ordine alla data della domanda e preferendo sempre i meno agiati.

Art. 16.

Ai criteri di preferenza stabiliti nei due articoli precedenti, si può derogare soltanto per proposta motivata della Commissione compartimentale.

Art. 17.

Le domande di affitto di locali disponibili nelle case economiche pei ferrovieri debbono farsi per iscritto al Capo compartimento.

Art. 18.

Nelle botteghe non possono spacciarsi vino e liquori alcoolici per il consumo in luogo.

Art. 19.

È proibito al locatario di subaffittare o di cedere i locali affittati, in tutto od in parte, con o senza corrispettivo, con o senza mobilio, come pure di cambiarne la destinazione. È pure proibito l'affitto di letti.

È altresì vietato l'esercizio di arti o mestieri rumorosi, o che possono in qualsiasi modo procurare disturbo agli inquilini.

Art. 20.

Il locatario, agli effetti dell'articolo 9 della legge, oltrechè sottoporsi alla ritenuta anticipata del canone mensile di affitto, deve entro un anno dalla consegna dei locali, costituire un fondo di garanzia equivalente a due mesi di affitto, da trattenersi a mezzo dei ruoli paga, o dei mandati di pagamento, in sei, dodici o ventiquattro rate, a seconda che il locatario riceva le competenze, la pensione o il sussidio a bimestre, a mese, o a quindicine.

I locatari verso i quali non fosse possibile eseguire le trattenute a termini del predetto articolo 9 sono sottoposti, dopo sentita la Commissione compartimentale, a speciali patti e condizioni per il pagamento del canone di affitto e per la costituzione del fondo di garanzia che potrà variare secondo le circostanze di qualità e quantità dei locali affittati, tenuto conto delle consuetudini locali.

Detto fondo di garanzia, da considerarsi come parte integrante del canone di affitto, sarà restituito dopo la riconsegna dei locali affittati, detratte le somme eventualmente dovute dal locatario, a termini del capitolato di locazione, senza pregiudizio di ulteriori rivalse.

Art. 21.

Il locatario ha l'obbligo di dare immediato avviso all'Amministrazione ferroviaria di tutti i guasti o deterioramenti che si verificassero nello stabile, per gli opportuni provvedimenti.

Sono a carico del locatario le riparazioni designate dallo articolo 1604 del codice civile, come del pari quelle che fossero cagionate da negligenza od uso indiscreto dei locali affittati, e ne sarà addebitato l'importo al locatario medesimo, sentita la Commissione compartimentale.

Art. 22.

I contratti di locazione hanno la durata da uno a tre anni. In caso di trasloco l'inquilino ferroviere in attività di servizio, o impiegato in altre Amministrazioni dello Stato, ha diritto di ottenere la rescissione del contratto alla scadenza del mese entro il quale deve effettuarsi il trasloco, con facoltà però di continuare nell'affitto per un ulteriore periodo massimo di due mesi.

Qualora nel corso della locazione l'inquilino consegua stipendio, o paga, superiore alle lire 3600, deve lasciare l'alloggio alla scadenza della locazione, in ogni caso però non prima che siano trascorsi tre mesi dal conseguimento di tale stipendio o paga.

Art. 23.

Allo scadere del contratto l'inquilino che abita un quartiere può ottenere una nuova locazione, sempre che egli sia ferroviere in attività di servizio, la sua famiglia si trovi nelle condizioni di cui nell'articolo 13 del presente regolamento e non abbia dato luogo a fondati reclami e proteste, e purchè il quartiere debba continuare ad essere affittato ad uso di abitazione.

Art. 24.

Le disdette ai locatari devono essere fatte almeno tre mesi prima della scadenza del contratto.

Se il locatario si rifiutasse di lasciare liberi i locali concessigli, si potrà procedere allo sfratto ai termini di legge, sentita la Commissione compartimentale.

Art. 25.

Le commissioni compartimentali vigilano per la buona conservazione dei locali affittati e per l'osservanza dei patti di locazione e delle disposizioni emanate per l'ordine e la pulizia degli appartamenti e dei locali comuni.

Art. 26.

L'Amministrazione ferroviaria terrà in corrente l'inventario degli stabili e gli aumenti e le diminuzioni patrimoniali delle case economiche per i ferrovieri, con la indicazione della composizione e del valore locativo dei quartieri concessi in affitto, e le variazioni che avvengono nelle località e nel loro prezzo.

Art. 27.

Le Commissioni compartimentali, per il buon andamento della azienda delle case, possono proporre al Capo comportimento

la nomina di un comitato di vigilanza composto di tre persone di fiducia, due delle quali siano inquilini.

Art. 28.

Sulla proposta delle Commissioni compartimentali e centrale ed in relazione alle risultanze dei bilanci della gestione case, potranno essere assegnati premi per la buona conservazione dei fabbricati, sia individuali per locatario, sia collettivi per edificio.

CAPO IV.

Disposizioni per le trattenute sul ruolo a favore di Cooperative edificatrici di case economiche.

Art. 29.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato deve fare le trattenute sullo stipendio o sulla paga, sulle pensioni o sui sussidi, a termini dell'articolo 9 della legge, anche oltre il quinto dello stipendio, della paga, della pensione o del sussidio, stabilito dalla legge 30 giugno 1908, n. 335, a quegli agenti pensionati o sussidiati ferroviari che avranno fatto regolare cessione, per canone di affitto, a favore di società cooperative legalmente costituite per le costruzioni di case popolari, contemplate nella legge 27 febbraio 1908, n. 89.

Art. 30.

La trattenuta, di cui nell'articolo precedente, si effettua in seguito a notificazione fatta, a termini di legge, all'Amministrazione ferroviaria, la quale eseguisce i pagamenti alle società cooperative predette nei modi usati per tutte le altre cessioni.

R. D. 1° *aprile* 1915, *n.* 426, *recante provvedimenti per sollecitare l'esecuzione di opere igieniche a sollievo della disoccupazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Omissis.

Art. 4.

A complemento delle disposizioni di cui all'art. 1 del R. decreto 1° novembre 1914, n. 1244, è autorizzata la costruzione a cura diretta dello Stato dell'intera linea Sacile-Aviano-Pinzano, nonchè quella della ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi.

Per l'approvazione e l'esecuzione dei relativi lavori di costruzione saranno osservate le norme stabilite con gli articoli 5 e 6 del citato decreto Reale.

Art. 5.

Per far fronte agli impegni conseguenti dalle spese di cui all'art. 4 del presente decreto, da assumere negli esercizi finanziari 1914-915 e 1915-916, è autorizzata la spesa di L. 7,380,000

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 92 del 12 aprile 1915.

che sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici (categoria 2ª - spese di costruzione di strade ferrate), assegnandola per L. 4,920,000 all'esercizio 1914-915 e per L. 2,460,000 nell'esercizio 1915-916.

Con decreto del ministro dei lavori pubblici verrà ripartita la detta spesa fra i diversi tronchi ferroviari da iniziarsi, in base a perizie che saranno redatte dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Con decreto del ministro del tesoro la somma di cui al presente articolo verrà portata in aggiunta a quelle stanziate al capitolo 269 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1914-915 ed al capitolo corrispondente del bilancio per l'esercizio 1915-916.

Per la provvista dei fondi il tesoro è autorizzato ad avvalersi dei mezzi stabiliti dall'art. 3 della legge 23 dicembre 1913, n. 638, e successive.

Art. 6.

Le disposizioni di cui al decreto Reale 1° settembre 1914, n. 920, concernenti l'appalto e la esecuzione di lavori pubblici a sollievo della disoccupazione, avranno vigore fino al 31 dicembre 1915.

Alla concessione di concorsi o sussidi da parte dello Stato sono applicabili, sino al detto giorno, le norme contenute nell'art. 5 del R. decreto 22 settembre 1914, n. 1028.

Il presente decreto avrà effetto nello stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

D. M. 8 *luglio* 1914, *che approva e rende esecutive le disposizioni riguardanti l'unità tecnica delle strade ferrate di cui al protocollo di Berna* 14 *dicembre* 1912.

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Vista la legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato F;

Visto il decreto ministeriale 8 giugno 1908 che approvava e rendeva esecutive, dal 1° luglio 1908, le disposizioni per l'unità tecnica delle strade ferrate, di cui al protocollo di Berna in data 18 maggio 1907;

Visto il protocollo finale 14 dicembre 1912 della Commissione internazionale incaricata di stabilire una sagoma limite internazionale per carri merci e regole generali per determinare le dimensioni trasversali dei veicoli e dei carichi;

DECRETA:

Art. 1.

Sono approvate e rese esecutive le disposizioni contenute nel protocollo di Berna in data 14 dicembre 1912, quali risultano dall'allegato N. 1 al presente decreto (1) e con le quali si portano modificazioni ed aggiunte alle disposizioni per l'unità tecnica delle strade ferrate già stabilite con il precedente protocollo di Berna in data 18 maggio 1907 ed approvate con il decreto ministeriale 8 giugno 1908.

(1) L'allegato N. 1 al decreto è formato dei testi ufficiali in francese e tedesco del Protocollo di Berna, in data 14 dicembre 1912, i quali non vengono pubblicati nel presente bollettino.

Art. 2.

In conseguenza delle modificazioni ed aggiunte di cui al precedente articolo, le disposizioni relative all'unità tecnica delle strade ferrate, allegate al surricordato decreto ministeriale 8 giugno 1908, vengono sostituite da quelle riportate nell'allegato n. 2 al presente decreto (1).

Art. 3.

In relazione all'adozione della nuova sagoma internazionale stabilita con il protocollo summenzionato del 14 dicembre 1912, la

---

(1) L'allegato N. 2 al decreto è la traduzione italiana delle disposizioni complete per l'Unità tecnica delle strade ferrate, secondo il relativo protocollo finale 28 maggiio 1907 (approvato con D. M. 8 giugno 1908, pubblicato nel bollettino ufficiale N. 26 del 27 giugno 1908), con le modificazioni ed aggiunte stabilite dal protocollo 14 dicembre 1912, ed alle quali si riferisce il presente decreto.

Colla presente pubblicazione resta perciò annullata la parte 1ª dell'allegato del citato decreto 8 giugno 1908 (Disposizioni per l'unità tecnica delle strade ferrate). Resta in vigore ed invariata la parte 2ª (Disposizioni per la chiusura dei carri vincolati a dogana).

Le disposizioni relative all'unità tecnica delle strade ferrate sono completate dai seguenti allegati:

Allegato *A.* - Segno per indicare che le sale del veicolo hanno la disposizione comunemente detta « Sale radiali ».

Allegato *B.* - Chiave doppia per carrozze.

Allegato *C.* - Disegno quotato della sagoma limite internazionale.

Allegato *D.* - Contrassegno da applicarsi ai « carri da transito » cioè a quei carri merci che soddisfano alla sagoma limite internazionale.

Allegato *E.* - Tabella delle riduzioni di larghezza rispetto alla sagoma limite. L'intestazione è la traduzione dell'intestazione che ha nel Protocollo di Berna 14 dicembre 1912. Secondo quanto risulta dall'intestazione, la tabella sarebbe applicabile soltanto per la verifica dei carichi. Si ricorda che a sensi del punto 3° dell'O. S. N. 105-1915 (Vedasi parte 2ª pag. 349) l'applicazione di questa tabella è estesa anche alla verifica dei carri di altre Amministrazioni, destinati a circolare sulle F. S. e che non siano muniti del contrassegno T.

Allegato *F.* - Tabella delle distanze che devono esistere fra i carichi e le sponde dei carri.

sagoma limite del materiale italiano, di cui alla fig. 1 tav. 1 annessa alle istruzioni riguardanti il materiale rotabile approvate coi decreti ministeriali 14 febbraio 1902 e 27 giugno 1905, viene sostituita con quella riportata nell'allegato N. 3 al presente decreto (1).

Art. 4.

L'Ufficio speciale delle ferrovie e la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, cureranno, ciascuno per la propria competenza, l'esecuzione del presente Decreto.

Roma, addì 8 luglio 1914.

Il Ministro: CIUFFELLI.

---

(1) L'Allegato N. 3 al decreto è il disegno quotato della sagoma limite italiana.

Questa è la sagoma valevole per la generalità delle linee ferroviarie italiane, tanto F. S. che esercitate da Amministrazioni private. Sono, però, tuttora in vigore per alcune linee delle sagome limiti speciali, circa le quali si rimanda a quanto sarà esposto nella prefazione generale (Parte 1ª) all'orario generale di servizio, in vigore al giorno in cui si eseguisce la verifica dei trasporti.

ALLEGATO N. 2.
al decreto ministeriale 8 luglio 1914

TRADUZIONE ITALIANA

delle disposizioni per l' unità tecnica delle strade ferrate, (Articoli da I a IV del Protocollo finale di Berna 18 maggio 1907), con le modificazioni ed aggiunte stabilite dal protocollo finale di Berna 14 Dicembre 1912.

Disposizioni per l'Unità tecnica delle strade ferrate (1).

Redazione 1913.

Art. I.

Larghezza del binario.

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime
La larghezza del binario delle strade ferrate, misurata fra le faccie interne delle teste o funghi delle rotaie per i binari di nuova posa e per quelli di rifacimento non dovrà essere nelle tratte in rettifilo minore di	—	1435
e nelle curve, compresovi l'allargamento, non dovrà superare	1470	—

Art. II.

Costruzione del materiale rotabile.

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime
§ 1.		
[1] Il materiale rotabile delle strade ferrate non può essere escluso dalla circolazione internazionale per motivi di costruzione riferentisi ai punti trattati nel presente protocollo ,quando esso risponda alle condizioni in appresso indicate.		
[2] Non v'è obbligo tuttavia di ammettere nei treni, la cui composizione è regolata da prescrizioni speciali, veicoli che non rispondano a queste prescrizioni.		
[3] Le dimensioni massime e minime indicate in appresso si applicano tanto al materiale da costruire, quanto al materiale esistente salvo le tolleranze indicate fra parentesi per quest'ultimo materiale.		

(1) Oltre l'Italia hanno aderito i Governi degli Stati seguenti: 1) Germania, 2) Austria, 3) Ungheria, 4) Belgio, 5) Bulgaria, 6) Danimarca, 7) Francia, 8) Norvegia, 9) Paesi Bassi, 10) Rumania, 11) Russia, 12) Svezia, 13) Svizzera, 14) Grecia, 15) Lussemburgo, 16) Serbia.

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime
§ 2.		
[1] ***Distanza fra le sale estreme*** dei veicoli da costruire.	—	2500
[2] Questa disposizione non è applicabile ai carrelli.		
[3] I veicoli nei quali la distanza fra le sale estreme non oltrepassa i mm. 4500 sono ammessi su tutte le linee aperte al traffico internazionale.		
[4] La distanza fra le sale estreme è illimitata per i veicoli a carrelli. Essa lo è pure per gli altri veicoli purchè le loro sale possano spostarsi sufficientemente da permettere la circolazione in curve di m. 150 di raggio. Questi ultimi veicoli, allorchè la distanza fra le loro sale estreme oltrepassa i mm. 4500, porteranno il contrassegno ←O→ indicato nell'allegato A.		
[5] Le prescrizioni delle Amministrazioni ferroviarie riguardanti la massima distanza ammissibile fra le sale estreme dei veicoli, che non rientrano nelle condizioni indicate negli alinea 3 e 4, debbono essere portate a conoscenza degli Stati partecipanti.		
[6] Quando più di due sale sono montate sotto un medesimo telaio e la distanza fra le sale estreme supera i mm. 4000, le sale debbono potersi spostare in modo che le curve di m. 150 di raggio possano essere percorse senza difficoltà.		
§ 3.		
Distanza fra le ruote di una medesima sala montata, misurata fra le faccie interne dei cerchioni o delle parti che ne fanno le veci	1366	1357
§ 4.		
[1] ***Larghezza dei cerchioni*** o delle parti che ne fanno le veci	150	130
[2] Minimo tollerato per il materiale esistente a condizione che la distanza fra le ruote (§ 3) sia almeno di mm. 1360	—	(125)
§ 5.		
Distanza fra le faccie esterne degli orli dei cerchioni misurata a mm. 10 all'infuori dei circoli di rotolamento supposti quest'ultimi distanti fra loro di mm. 1500	1425	1405

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime
§ 6.		
Altezza degli orli dei cerchioni, misurata verticalmente dal sommo delle rotaie, supposto che le ruote si trovino in posizione normale su binario in rettilineo ed in orizzontale	36	25
§ 7.		
Grossezza dei cerchioni delle ruote, misurata nel piano del circolo di rotolamento (§ 5)	—	25
§ 8.		
Le ruote di ghisa fuse in conchiglia sono ammesse per i carri merci non muniti di freno.		
§ 9.		
[1] Le due testate dei telai di tutti i veicoli debbono essere munite di *apparecchi elastici di repulsione e di trazione.*		
[2] Questa disposizione non si applica ai carri destinati a trasporti speciali.		
§ 10.		
[1] *Altezza dei respingenti* misurata verticalmente dalla sommità delle rotaie al centro dei respingenti:		
per veicoli vuoti	1065	—
sotto carico massimo	—	940
Dimensioni tollerate per il materiale costruito prima del 1887:		
per i veicoli vuoti	(1070)	—
sotto carico massimo	—	(900)
§ 11.		
[1] *Distanza fra i respingenti* da asse ad asse.	1770	1710
[2] Dimensioni tollerate per il materiale costruito prima del 1887	(1800)	(1700)

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime
§ 12.		
1 *Diametro dei dischi dei respingenti*	—	340
2 Dimensioni tollerate per il materiale costruito prima del 1887	—	(300)
3 Per i veicoli nei quali la distanza fra i respingenti è inferiore a 1720 mm. il diametro orizzontale dei dischi dei respingenti dev'essere di mm. 350 almeno.		
§ 13.		
1 *Spazi liberi alle testate dei veicoli* da ambe le parti dell'apparecchio di trazione, fra quest'ultimo, i dischi dei respingenti e le parti rigide fisse sporgenti dalla traversa di testa in un punto qualunque:		
larghezza	—	400
pronfondità, i respingenti essendo compressi a fondo . . . . ,	—	300
altezza al disopra della sommità delle rotaie . .	—	1800
2 Non è stabilito alcun limite pel materiale esistente		
§ 14.		
1 *Sporgenza dei respingenti dal gancio di trazione*, misurata parallelamente all'asse del veicolo, dall'interno del gancio non teso alla fronte dei respingenti non compressi	400	300
2 Dimensioni tollerate per il materiale costruito prima del 1887:		
carrozze	(430)	—
carri	(430)	(223)
§ 15.		
1 *Lunghezza dei tenditori*, misurata dalla fronte dei respingenti non compressi fino all'interno della maglia estrema, il tenditore essendo intieramente disteso (tenditore tutto aperto)	550	450
2 Non è stabilito nessun limite per il materiale costruito prima del 1887.		

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime
§ 16.		
Piccolo diametro della sezione della maglia del tenditore a contatto col gancio di trazione	35	25
§ 17.		
Attacco di sicurezza. — I veicoli ferroviari debbono potersi agganciare doppiamente, per modo che l'attacco di sicurezza entri in funzione quando l'attacco principale si rompe. I veicoli con attacco di sicurezza centrale debbono inoltre permettere il doppio attacco coi veicoli muniti di catene di sicurezza.		
§ 18.		
Qualsiasi parte degli organi d'attacco che possa discendere a meno di 140 mm. al disopra del piano delle rotaie, dovrà poter essere rialzata o sospesa, per modo da essere mantenuta almeno a quest'altezza.		
§ 19.		
I veicoli debbono essere muniti di *molle di sospensione.*		
§ 20.		
I *freni* debbono essere disposti per modo che essi si serrino girando la manovella a destra, cioè nel senso della marcia delle lancette di un orologio.		
§ 21.		
[1] *Distanza delle loggette o degli altri pezzi fissi sporgenti sulla fronte dei veicoli* dalle fronti dei respingenti compressi a fondo, misurata secondo l'asse del veicolo.	—	40
[2] Non è stabilito alcun limite per il materiale esistente.		

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime

§ 22.

[1] *Le dimensioni del profilo trasversale* dei veicoli debbono rispondere alle prescrizioni delle Amministrazioni sulle linee delle quali essi debbono circolare. Queste prescrizioni son da comunicare agli Stati interessati.

[2] *I carri merci che senza verifica speciale delle loro dimensioni trasversali* possono circolare su tutte le linee aperte al traffico internazionale, eccezione fatta delle linee espressamente specificate, e che saranno denominati *carri da transito* (vedere § 25, punto 10) debbono soddisfare alle condizioni seguenti:

a) Allo stato di riposo e messi nella loro posizione mediana su binario in rettifilo, essi debbono rimanere con tutte le parti soggette alle oscillazioni delle molle di sospensione, entro la sagoma limite rappresentata nell'allegato *C;* le parti che non sono soggette a queste oscillazioni (boccole, ecc.) possono oltrepassare detta sagoma di 15 mm. misurati parallelamente all'asse della medesima.

b) Le massime larghezze ammesse per tali veicoli, secondo questa sagoma, debbono poi essere ridotte per modo che il veicolo posto nella posizione più sfavorevole in curva di 250 m. di raggio, su binario largo m. 1,465, non ecceda in nessun punto la suddetta sagoma limite più della quantità *K;* questa eccedenza va misurata parallelamente al piano del binario, essendo l'asse della sagoma da considerarsi perpendicolare a questo piano e situato ad eguale distanza dalle due rotaie.

c) Le riduzioni saranno da calcolarsi secondo le seguenti formule:

I.

$$E_i = \frac{an - n^2}{500} + \frac{1.465 - d}{2} + q + w + \frac{p^2}{2000} - K + \alpha;$$

II.

$$E_a = \frac{an + n^2}{500} + \left(\frac{1.465 - d}{2} + q + w\right)\frac{2n + a}{a} - \frac{p^2}{2000} - K + \beta$$

Nota bene — I carri con freno a leva costruiti prima del 1915, nei quali la leva del freno nella posizione bassa (freno chiuso) oltrepassa la sagoma limite, allegato *C*, possono ancora essere denominati *carri da transito* purchè tal leva, nella posizione alta (freno aperto), resti compresa entro la sagoma limite stessa.

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime
In queste formule rappresenta:		
Ei = il valore, in metri, della riduzione interna, cioè della distanza minima ammissibile da lasciarsi da ciascun lato del veicolo, fra la sagoma limite indicata nell'allegato *C*, ed una sezione del veicolo stesso situata fra le sale estreme o fra i perni dei carrelli:		
Ea = il valore, in metri, della riduzione esterna, cioè della distanza minima ammissibile da lasciarsi da ciascun lato del veicolo, fra la sagoma limite indicata nell'allegato *C*, ed una sezione del veicolo stesso situata in aggetto ossia *al di là* delle sale estreme o dei perni dei carrelli.		
a = il passo, cioè la distanza, in metri, fra le sale estreme o fra i perni dei carrelli.		
n = la distanza, in metri, della sezione considerata del veicolo dalla prossima sala estrema o dal perno del prossimo carrello:		
d = la distanza, in metri, fra le faccie esterne degli orli dei cerchioni al loro massimo consumo, misurata a 10 mm. all'esterno dei circoli di rotolamento supposti questi alla distanza fra loro di 1500 millimetri:		
q = lo spostamento trasversale possibile, in metri, fra i cuscinetti ed i fusi aggiunto a quello fra i parasale e le boccole, rispetto alla posizione mediana e da ciascun lato, considerando tutti questi organi al massimo consumo.		
w = lo spostamento trasversale possibile, in metri, dei perni dei carrelli e delle traverse oscillanti rispetto alla posizione mediana da ciascun lato:		
p = il passo, in metri, del carrello, cioè la distanza fra le sale estreme di ciascun carrello:		

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime

$K = \begin{cases} 0{,}075 \text{ per le parti situate a 430 mm. o più sul piano delle rotaie;} \\ 0{,}025 \text{ per le parti situate più in basso di 430 mm. sul piano delle rotaie;} \end{cases}$

$$\alpha = 0,$$

se $an - n^2 + \frac{p^2}{4} \leqq 100;$

$$\alpha = \frac{1}{750}\left(an - n^2 + \frac{p^2}{4} - 100\right),$$

se $an - n^2 + \frac{p^2}{4} > 100;$

$$\beta = 0,$$

se $an + n^2 - \frac{p^2}{4} \leqq 120;$

$$\beta = \frac{1}{750}\left(an + n^2 - \frac{p^2}{4} - 120\right),$$

se $an + n^2 - \frac{p^2}{4} > 120.$

§ 23.

Le serrature delle carrozze per viaggiatori adibite al traffico internazionale debbono, in quanto le porte di queste carrozze siano munite di una chiusura a chiave, corrispondere all'una o all'altra delle due forme di chiave rappresentate nell'allegato *B*.

§ 24.

[1] *Le porte scorrevoli esterne* debbono essere costrutte in modo che non possano cadere.

[2] Quelle dei veicoli esistenti debbono soddisfare a questa condizione almeno quando le porte sono chiuse.

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime

§ 25.

Ogni veicolo deve portare, su ciascun fianco, delle *iscrizioni* indicanti:

1° la ferrovia alla quale il veicolo appartiene o che lo ha immatricolato;

2° il numero d'ordine;

3° la tara o peso proprio, ruote e sale comprese. Tuttavia per i carri le cui sale debbono essere cambiate al passaggio su un'altra larghezza di binario, è ammesso che sia inscritto sulla cassa soltanto il peso della parte sospesa e sulle boccole di lubrificazione quello delle sale montate con le relative boccole;

4° per i carri ed i bagagliai, il limite di carico ed il carico normale (portata) o il carico normale soltanto. Quando l'inserizione non comportasse che un solo numero, s'intende che questo indica il carico normale. In questo caso il limite di carico sarà del 5 per cento superiore a questo numero;

5° la distanza fra le sale estreme, ovvero, quando il veicolo è a carrelli, la distanza fra i perni dei carrelli e la distanza fra le sale estreme di ciascun carrello;

6° quando ne sia il caso, il segno ←O→ previsto al § 2 e di cui l'alleg. *A;*

7° la data dell'ultima revisione;

8° per i veicoli a lubrificazione periodica, il periodo di lubrificazione e la data dell'ultima lubrificazione;

9° per i veicoli appartenenti a privati, il segno [P] da mettersi di seguito al numero d'ordine;

10° per i carri denominati «carri da transito» (vedi § 22) il contrassegno *T* (alleg. *D*) situato sui due fianchi del carro a destra possibilmente all'altezza degli occhi.

Art. III.

Condizioni di manutenzione del materiale rotabile.

§ 1.

1° I veicoli ammessi al traffico internazionale debbono essere mantenuti in stato di conservazione soddisfacente che non comprometta in alcun modo la sicurezza dell'esercizio.

2° Se i veicoli non si trovano in tale stato, e, in particolare, se non soddisfano alle condizioni dei §§ 2 a 4 o presentano uno dei difetti indicati nel § 5, possono essere rifiutati.

§ 2.

Al momento del passaggio di un veicolo sulla rete di uno Stato confinante, il tempo trascorso dopo l'ultima revisione minuziosa non deve oltrepassare 3 anni. Tuttavia i veicoli, carichi o no, che possono viaggiare sulle proprie ruote e che rientrano nel loro Stato di origine, debbono essere accettati dalle Amministrazioni intermedie quand'anche questo tempo sia scaduto.

§ 3.

1° Le boccole di lubrificazione debbono essere convenientemente provviste di materia lubrificante.

2° I veicoli a lubrificazione periodica, in cui il periodo di lubrificazione sia scaduto, non possono uscire dalla rete proprietaria senza essere riforniti di lubrificante.

§ 4.

I carri utilizzati per il trasporto del bestiame debbono essere restituiti perfettamente puliti e disinfettati.

§ 5.

Difetti autorizzanti il rifiuto.

A) *Difetti nelle ruote e nelle sale.*

1° Ruote presentanti tracce di spostamento sulla sala.

2° Ruote i cui mozzi sono fessi senza essere cerchiati.

3° Ruote a razze le cui corone sono rotte da parte a parte ed i cui cerchioni hanno grossezza minore di 30 mm. al circolo di roto-

lamento. Le rotture incipienti alla corona non costituiscono motivo di rifiuto.

4° Ruote presentanti una razza rotta da parte a parte o più di una razza screpolata, e ruote con mozzo di ghisa nel quale il maggior numero delle razze sia allentato.

5° Ruote a disco pieno presentanti una fenditura circolare estendentesi a più di un quinto della zona circolare dove essa si trova oppure presentanti più di due fenditure radiali.

6° Ruote fuse senza cerchioni, presentanti fenditure. Leggiere sfogliature sulla superficie di rotolamento, come pure difetti senza importanza nel corpo della ruota e provenienti dalla fusione, non costituiscono motivo di rifiuto.

7° Ruote il cui orlo ha meno di 20 mm. di grossezza nel punto di contatto colla rotaia: ruote con orlo tagliente cioè consumato in maniera da presentare uno spigolo vivo. Per i veicoli a tre sale non si terrà conto della grossezza degli orli delle ruote di mezzo.

8° Ruote le cui superfici di rotolamento presentano appiattamenti (sfaccettature) con saetta maggiore di 5 mm.

9° Ruote i cui cerchioni sono schiacciati (allargati), rotti, fessi per traverso o fessi per lungo.

10° Ruote con cerchioni separati, quando:

a) i cerchioni sono allentati oppure presentano tracce di uno spostamento trasversale;

b) più di due chiavarde, viti o chiodi di fissazione dei cerchioni sulla corona sono rotti, allentati o perduti;

c) in caso di fissazione a mezzo di anelli di sicurezza o di anelli a grappa:

1) i bordi (o talloni) dei cerchioni, oppure gli anelli medesimi presentano fenditure lunghe più di 100 mm.;

2) più di due chiavarde di attacco degli anelli sono rotte.

11° Sale incurvate o presentanti fenditure o incipienti rotture.

12° Sale sulle quali sfregano dei tiranti del freno od altri pezzi. Se i pezzi che sfregano possono essere rimossi e se il logoramento non supera in profondità 2,5 mm. (5 mm. sul diametro) e non presenta spigoli vivi, il veicolo dev'essere accettato.

B) *Difetti nelle boccole di lubrificazione e nei cuscinetti.*

1° Boccole di lubrificazione avariate in maniera da non potere più guidare sufficientemente la sala, o da non poter più contenere la materia lubrificante.

2° Cuscinetti fortemente riscaldati.

C) *Difetti nelle molle di sospensione.*

1° Spostamento oltre i 20 mm. di una molla o della sua foglia madre per rispetto alla boccola di lubrificante quando la distanza tra le sale estreme non oltrepassa 4.500 mm., e oltre i 5 mm. quando tale distanza è maggiore.

2° Rottura della foglia madre d'una molla di sospensione.

3° Rottura di una sola foglia intermedia verso il mezzo, se si tratta di veicoli per viaggiatori; rottura di due o più foglie intermedie verso il mezzo se si tratta di carri merci.

4° Rottura di una molla a spirale od a bovolo, la cui perdita non sia impedita da un arresto o da una chiavarda che l'attraversa.

5° Mancanza o rottura dei pezzi necessari alla fissazione delle molle.

6° Cassa o cosciali (lungaroni) del telaio poggianti sulla staffa della molla di sospensione, sfreganti sulle ruote o presentanti tracce recenti di contatti di questa specie. Le tracce vecchie di contatti precedenti, o il contatto di sopporti di sicurezza sul quarto esterno della lunghezza delle molle non autorizzano il rifiuto.

N. B. I veicoli nei quali la distanza fra le sale estreme non oltrepassa mm. 4500 e che si dirigono vuoti verso la loro rete d'origine debbono essere accettati anche coi difetti C, 2 a 6, a condizione che siano convenientemente e solidamente assicurati con zeppe o cunei.

D) *Difetti negli organi di repulsione.*

1° Aste o molle di respingenti rotte od avariate in guisa da impedire il giuoco dei respingenti.

2° Mancanza dei pezzi che impediscono ai respingenti di cadere.

3° Custodie di respingenti rotte o mancanti. Le custodie che, quantunque avariate, presentano ancora sufficiente garanzia di solidità e di guida dei respingenti, non costituiscono motivo di rifiuto.

N. B. I veicoli che si dirigono vuoti verso la loro rete di origine debbono essere accettati coi difetti D, 1 a 3 semprechè possano circolare senza pericolo in coda ad un treno.

E) *Difetti negli organi di trazione.*

1° Tenditori principali o tenditori o catene di sicurezza spezzati, ganci di trazione rotti o presentanti dei principii di rottura, quando non sia più possibile l'agganciamento regolamentare (comportante ad un tempo l'agganciamento principale e l'agganciamento di sicurezza) con altri veicoli.

2° Aste di trazione, chiavette e manicotti rotti o presentanti rotture incipienti.

3° Mancanza delle catene di sicurezza o dei tenditori di sicurezza dei veicoli non muniti di apparecchi che permettano l'impiego simultaneo dei due tenditori principali dei due veicoli a contatto.

4° Molle di trazione a spirale rotte, o molle di trazione a lame in cui la foglia madre sia rotta in un punto qualunque od una delle altre foglie sia rotta verso il mezzo.

N. B. I veicoli che si dirigono vuoti verso la loro rete d'origine debbono essere accettati anche coi difetti E, 1 a 4 semprechè possano circolare senza pericolo in coda ad un treno.

F) *Difetti nel telaio e nella cassa dei veicoli.*

1° Parasale (piastre di guardia) rotti o fessi per oltre un terzo della loro sezione, come pure parasale allentati quando essi non possano essere assicurati stringendone le chiavarde.

2° Cosciali, traverse di testa, traverse intermedie interessate nella trazione, rotte di traverso.

3° Pezzi dell'ossatura della cassa rotti completamente, avarie delle porte ed alle loro chiusure, come pure alle pareti della cassa al pavimento ed al tetto quando esse possano causare il deterioramento del carico o compromettere la sicurezza dell'esercizio.

N. B. I veicoli che si dirigono vuoti verso la loro rete di origine non possono essere rifiutati per cause di avarie al telaio, che nel caso in cui la loro ulteriore circolazione presentasse pericolo.

§ 6.

I veicoli con freni avariati o fuori di servizio non debbono essere rifiutati, ma essi debbono essere muniti di etichette ben appariscenti e in carattere ben leggibile indicanti che il veicolo non deve essere utilizzato come freno. I pezzi avariati o distaccati che potrebbero compromettere la sicurezza o causare altri incidenti, debbono essere smontati.

§ 7.

I veicoli rinviati vuoti debbono essere accettati dalla loro Amministrazione proprietaria in qualunque stato si trovino; per i carri che abbiano servito al trasporto del bestiame questa accettazione non è obbligatoria che dopo completa pulitura e disinfezione.

Art. IV.

Carico dei carri merci.

§ 1.

I veicoli ammessi al traffico internazionale non possono essere rifiutati se il carico si trova in uno stato soddisfacente da non compromettere in nessuna maniera la sicurezza dell'esercizio e in particolare se soddisfa alle condizioni seguenti.

§ 2.

Gli oggetti caricati sui carri debbono essere disposti ed assicurati in modo che non possano spostarsi nemmeno in caso di urti o di scosse.

§ 3.

1° Il carico dev'essere ripartito il più uniformemente possibile fra tutte le ruote del carro, specialmente fra quelle delle sale estreme.

2° I carri, il cui carico sia inegualmente ripartito tanto da far appoggiare la cassa o i cosciali sulle staffe delle molle di sospensione o di farli sfregare sulle ruote, possono essere rifiutati.

§ 4.

Il carico di un carro non deve oltrepassare il limite di carico. In mancanza dell'inscrizione del limite di carico, è permesso un sovraccarico fino al 5 % del carico normale inscritto sul carro.

§ 5.

1° Il peso per ruota di qualsiasi veicolo non deve superare il massimo ammesso su ciascuna linea.

2° Le prescrizioni delle Amministrazioni per le singole linee debbono essere portate a conoscenza degli Stati interessati.

§ 6.

1° Il carico sui carri aperti non deve, nella posizione mediana dei veicoli, su binario in rettifilo, oltrepassare in nessun punto la sagoma di carico ammessa da ciascuna rete per il traffico internazionale. Queste sagome di carico sono da portarsi a conoscenza degli Stati partecipanti.

2° Per tener conto del passaggio nelle curve di piccolo raggio, la larghezza dei carichi deve essere ridotta delle quantità indicate nella tabella di carico (allegato *E*). Inoltre per i carichi su carri con

bilico portante, o quando si faccia uso di carri scudo o di un carro intermedio, devonsi osservare le prescrizioni di cui al § 9. Eventuali prescrizioni speciali delle Amministrazioni ferroviarie relativamente a singole linee sono da portarsi a conoscenza degli Stati partecipanti.

§ 7.

1° Il carico dei carri aperti non deve oltrepassare la traversa di testa più di quanto richiedesi per lasciare ancora fra il carico e i dischi dei respingenti non compressi uno spazio libero di almeno 400 mm. fino a 2000 mm. di altezza al disopra del livello delle rotaie, e di almeno 200 mm. nella parte al disopra della detta altezza di 2000 mm. Inoltre il carico deve lasciare sussistere intorno al gancio di trazione, per l'agganciamento dei tenditori, uno spazio completamente libero di almeno 200 mm. al disopra del gancio stesso e di una larghezza di almeno 200 mm. da ciascuno fianco dell'asse di questo gancio.

2° Se il carico oltrepassasse la traversa di testa oltre i limiti ammessi cui sopra, si deve aggiungere un carro di sicurezza (carro scudo).

§ 8.

Per il carico di oggetti lunghi che non possono trovar posto sopra un solo carro, si debbono impiegare due carri muniti di traverse girevoli (carri a bilico). Questi carri possono essere congiunti fra loro: o per mezzo dell'attacco ordinario a vite, per mezzo di un'asta in ferro o solidamente armata di ferro, o per mezzo di un carro intermedio di raccordo congiunto ai due carri portanti mediante aste o coll'attacco ordinario, o in fine per mezzo del carico stesso se questo lo permette e se ciascun bilico sopporta almeno tonn. 7,5. Il carico non deve appoggiare che sulle traverse a bilico; esso inoltre dovrà oltrepassare queste ultime di almeno 300 mm., e nel caso che esso solo riunisca i due carri, dovrà sporgere al di là dei bilici di almeno 1000 mm.

§ 9.

1° Quando si faccia uso di carri con bilico portante o di carri scudo o di un carro intermediario, il carico deve trovarsi:

a) alla distanza verticale di almeno 100 mm. al disopra del piano del pavimento di detti carri;

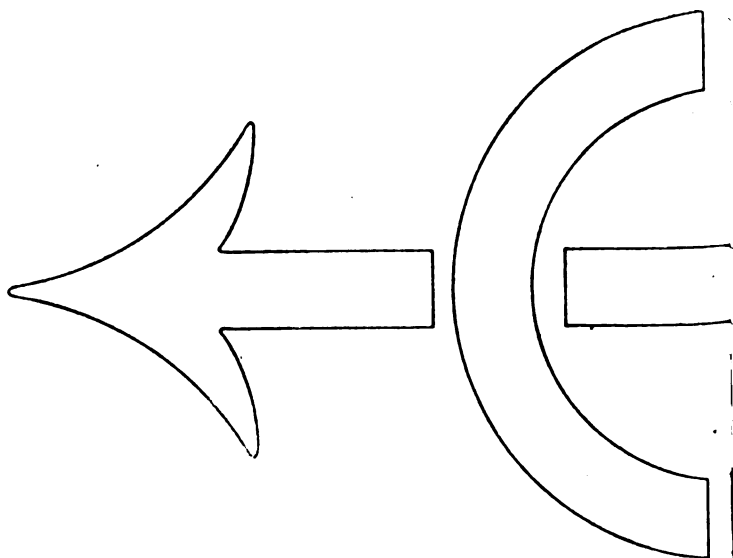
b) a distanze orizzontali dalle pareti laterali dei suddetti veicoli almeno eguali a quelle indicate nella tabella dell'allegato *F*, quando queste pareti non siano situate a 100 mm. almeno al disotto del carico.

2° Questi spazi non debbono essere ridotti dal carico di altri oggetti.

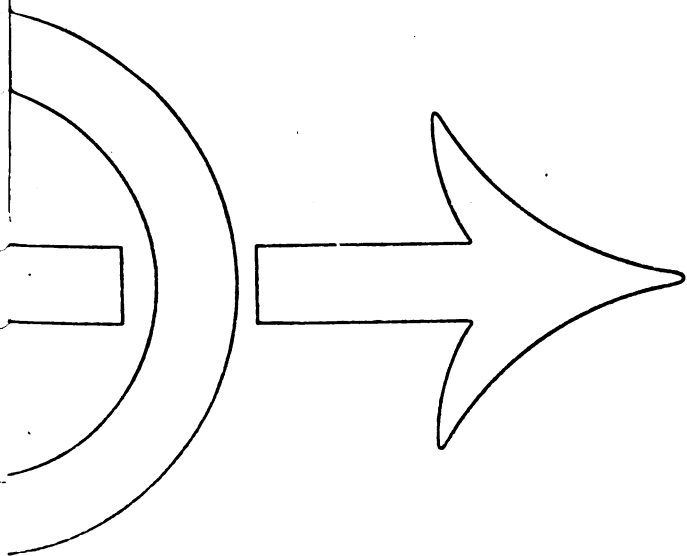
3° L'impiego di più di un carro intermedio non è ammesso.

ALLEGATI

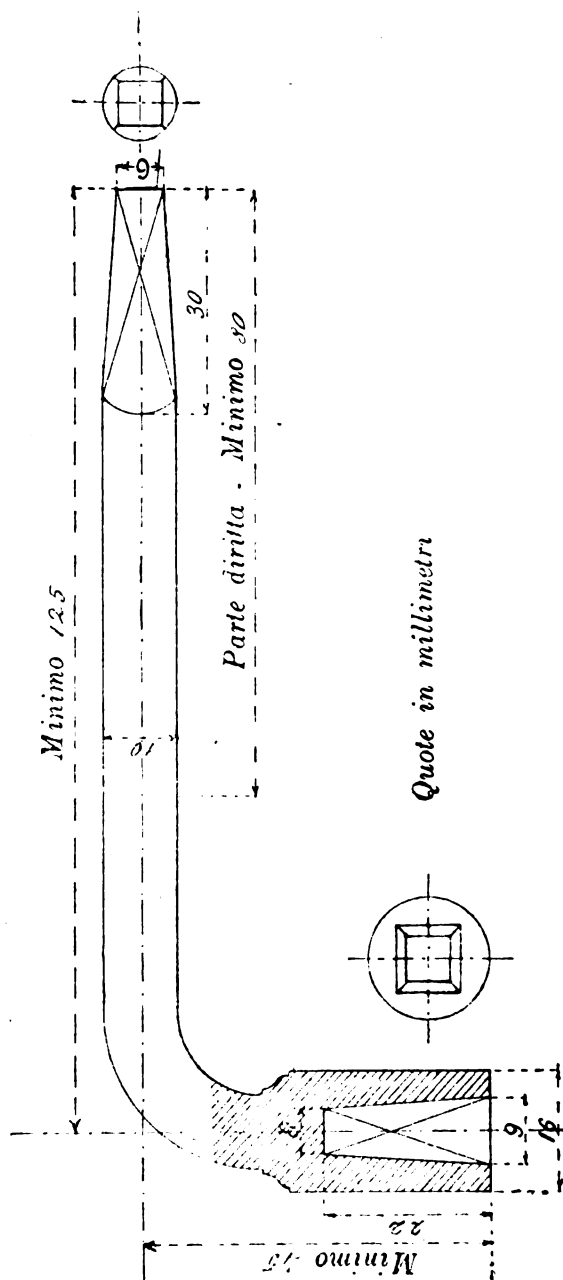
Marca de

(Art. II, § 2

ALLEGATO **A.**

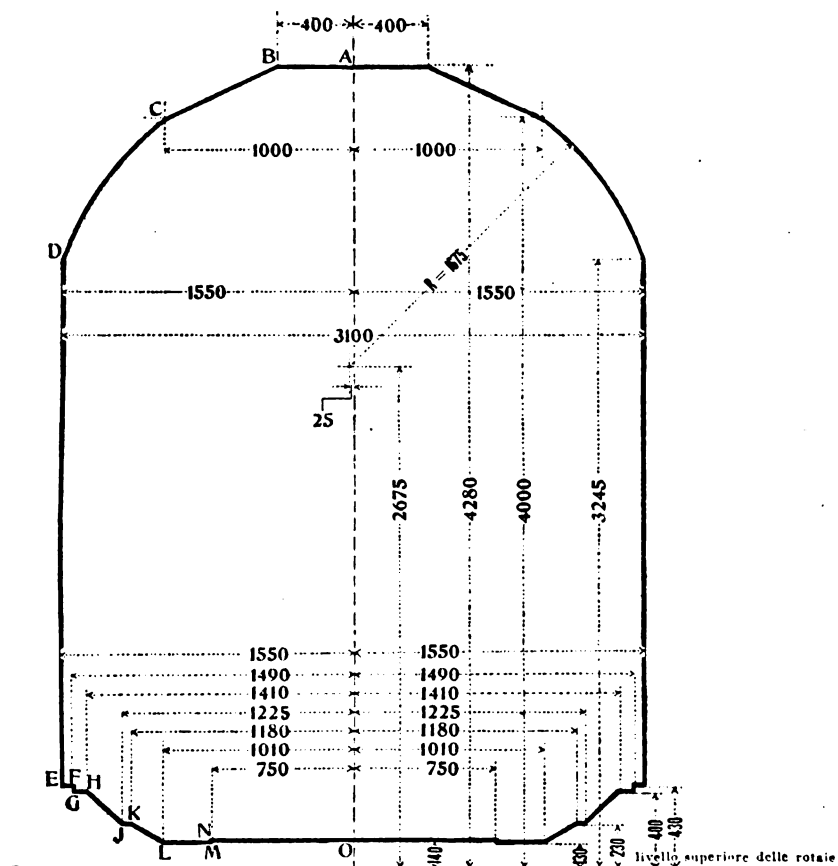
veicoli.

linea 4).

ALLEGATO **B.**

Chiave doppia per carrozze adibite al servizio internazionale.

(Vedi art. II, § 23).

ALLEGATO **C.**

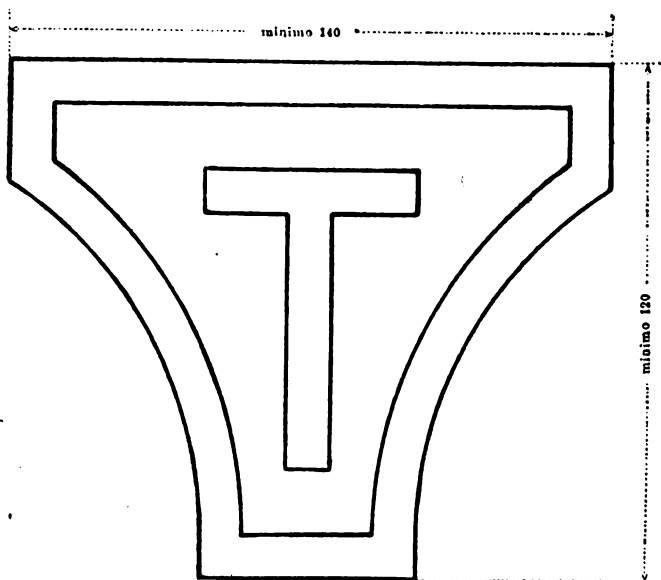
Sagoma internazionale per carri merci.

(Vedere art. II, § 22, alinea 2).

1:25

Quote in millimetri.

ALLEGATO **D.**

Contrassegno per i carri da transito.

(Vedere art. II, § 25, alinea 10).

Le quote sono indicate in millimetri.

ALLEGATO **F.**

Tabella

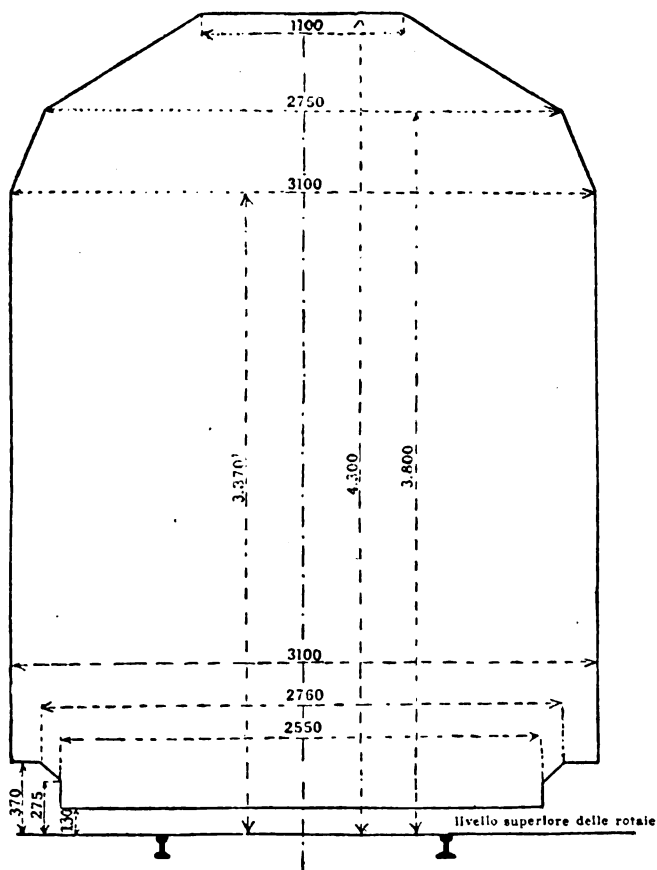
a sensi dell'art. IV, § 9, alinea I-*b*.

Distanze orizzontali, in centimetri, da lasciarsi da ciascun lato, fra i carichi e le pareti laterali dei carri nei casi in cui si faccia uso di carri a bilico, di carri scudo o di un carro intermediario.

Distanza in metri fra le sale estreme o fra i perni dei carrelli del carro portante o fra i bilici della coppia di carri portanti	Distanze, in centimetri, del carico dalle pareti laterali									
	dei carri a bilico				dei carri scudo					dal carro intermediario
	per una distanza in metri della sezione considerata									
	dal bilico più vicino				dalla prossima sala estrema o dal prossimo perno di carrello del carro portante o dal prossimo bilico della coppia di carri a bilico					
	2	3	4	5	8	4	5	5	6,5	
4	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—
6	13	18	—	—	26	—	—	—	—	—
8	14	19	22	—	26	32	—	—	—	—
10	15	21	25	28	28	34	41	—	—	24
12	16	23	27	31	29	36	44	52	—	28
14	18	24	29	34	31	38	47	56	60	33
16	19	26	32	37	33	41	50	59	64	38
18	20	28	34	41	34	43	53	63	68	44
20	21	30	37	44	36	46	56	67	72	51
25	25	35	43	52	41	52	64	76	83	71
30	28	40	50	60	46	58	72	86	93	95

Nota — Per le dimensioni non indicate nella tabella attenersi sempre ai valori prossimi maggiori.

ALLEGATO N. 8.
al decreto ministeriale 8 luglio 1914.

Sagoma limite del materiale rotabile italiano.

Quote in millimetri.

Ordine di servizio N. 105. (V. L. M.).

Attuazione del protocollo di Berna 14 dicembre 1912, riguardante l'unità tecnica delle strade ferrate. - Nuova sagoma limite normale italiana.

Con decreto ministeriale in data 8 luglio 1914, pubblicato nella parte I del presente bollettino, sono state sanzioniate e rese esecutive anche in Italia le disposizioni riguardanti l'unità tecnica delle strade ferrate contenute nel protocollo finale di Berna, 14 dicembre 1912, della Commissione internazionale incaricata di stabilire una sagoma limite internazionale per carri merci e regole generali per determinare le dimensioni trasversali dei veicoli e dei carichi.

Vengono di conseguenza apportate modificazioni e aggiunte agli articoli II e IV della parte prima del protocollo finale della 3ª conferenza di Berna in data 18 maggio 1907, approvato con decreto ministeriale dell'8 giugno 1908, (vedi ordine di servizio N. 167-1908, pubblicato nel bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato N. 26 del 27 giugno 1908).

Pertanto il detto decreto ministeriale 8 luglio 1914 approva il nuovo testo italiano delle disposizioni relative all'unità tecnica delle strade ferrate, comprendendovi le modificazioni ed aggiunte stabilite nel suddetto protocollo di Berna, 14 dicembre 1912, nuovo testo che sostituisce la prima parte di quello pubblicato nel bollettino ufficiale N. 26 del 1908, mentre rimane in vigore la parte seconda, riflettente le disposizioni per la chiusura dei carri vincolati a dogana.

Per quanto concerne l'attuazione del nuovo protocollo, si richiama in special modo l'attenzione sulle seguenti disposizioni:

1° Tutti i carri merci che per costruzione soddisfano nelle loro dimensioni trasversali alle condizioni stabilite per l'applicazione della sagoma limite internazionale e che verranno denomi-

nati *carri da transito,* possono circolare su tutte le linee italiane ed estere, aperte al traffico internazionale, senza che, per quanto si riferisce alla sagoma limite, occorra eseguire speciale verifica delle loro dimensioni. È però necessaria tale verifica quando debbano circolare su determinate linee, le quali, per quanto riguarda la nostra rete, verranno indicate nella prefazione generale all'orario di servizio, e per quanto riguarda le altre reti verranno segnalate in apposite pubblicazioni. I carri da transito pel loro riconoscimento verranno dalle singole Amministrazioni muniti, sui due fianchi, del contrassegno speciale *T* riportato nell'allegato *D* del nuovo testo dell'unità tecnica.

2° Tutti i carri delle ferrovie dello Stato atti al servizio cumulativo, e cioè tutti i carri appartenenti alle prime quattro categorie di velocità, salvo le eccezioni che venissero portate a conoscenza del personale interessato, soddisfano alle condizioni prescritte per ricevere il contrassegno speciale dei carri da transito, e quindi si possono regolarmente istradare sulle altre reti ferroviarie. Per l'applicazione del contrassegno *T* ai carri F. S. verranno impartite disposizioni a parte.

3° *Tutti i carri delle altre Amministrazioni che si inoltrano sulla rete delle F. S. non muniti del contrassegno T*, devono essere verificati, onde accertare che le loro dimensioni non superano quelle della sagoma limite italiana di cui al punto 6° del presente ordine di servizio o delle altre sagome limiti speciali italiane valevoli per le linee che devono essere percorse, e che soddisfano anche alle condizioni stabilite dalla tabella allegato *E* del nuovo testo dell'unità tecnica.

4° Per i carri aperti delle altre Amministrazioni che si inoltrano sulle F. S., oltre alle verifiche di cui al precedente punto 3°, quando non siano muniti del contrassegno *T*, dovranno essere eseguite le stesse verifiche anche per il carico.

Inoltre pei carichi pei quali occorre l'impiego di più di un carro si dovrà, al caso, verificare se sono soddisfatte le condizioni stabilite dalla tabella *F*, allegata al nuovo testo.

5° *Tutti i carichi fatti su carri aperti, in partenza da stazioni F. S. e diretti sia a stazioni F. S. sia a stazioni di altre reti*

ferroviarie, devono pur essere verificati onde accertare che le loro dimensioni non eccedano quelle delle sagome di carico delle ferrovie italiane ed estere che devono essere percorse; e che inoltre soddisfino alle condizioni stabilite dalla tabella *E* e, se del caso, anche alle condizioni stabilite dalla tabella *F*, succitata. Salvo esplicite eccezioni, che saranno comunicate al personale interessato, le sagome di carico valevoli per le altre reti non sono più ristrette della sagoma limite internazionale (allegato *C* del nuovo testo dell'unità tecnica) per cui basterà che i carichi destinati ad altre reti siano verificati rispetto a quest'ultima.

6° In sostituzione dell'attuale, viene stabilita una nuova sagoma limite normale del materiale rotabile italiano, la quale figura nell'allegato N. 3 al decreto ministeriale 8 luglio 1914. Questa sagoma si deve altresì considerare siccome sagoma di carico ed in essa è interamente compresa la sagoma limite internazionale.

La nuova sagoma limite italiana non differisce da quella normale finora in uso che nei punti compresi fra le altezze di mm. 275 e 370 dalle rotaie. Ricordasi che in via eccezionale e transitoria per talune linee delle ferrovie dello Stato e secondarie sono in vigore altre sagome speciali le quali figurano nella prefazione generale al libro orario di servizio.

7° Le disposizioni relative alla sagoma limite internazionale per carri merci sono già state comprese nel nuovo regolamento italo-germanico in vigore dal 1° aprile 1914 e di cui all'ordine di servizio N. 111-1914 (bollettino ufficiale N. 14).

Le disposizioni del presente ordine di servizio devono essere applicate a partire dalla data della loro pubblicazione.

Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 5, 11, 18, 20, 21, 40, 41, 42, 43, 44, 45, *nonchè ai controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 106. (M. L. C.).

Soppressione della fermata di S. Donato Marche e attivazione della fermata di S. Donato Coccore.

La fermata di S. Donato Marche, della linea Fabriano-Urbino, è stata soppressa ed in sua vece è stata aperta la fermata di S. Donato Coccore, al Km. 10 + 343.42, tra la fermata di Melano Marischio e la stazione di Sassoferrato Arcevia, dalle quali dista rispettivamente metri 6346.91 e metri 6156.30.

La nuova fermata è situata a sinistra della linea nel senso da Fabriano ad Urbino ed alla protezione dei treni in corsa sostanti provvederà il personale di vigilanza per quelli dispari, ed il personale di scorta per quelli pari.

La fermata di S. Donato Coccore è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata per mezzo di un guardiano con le modalità stabilite negli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e modificate con l'ordine di servizio n. 174-1913.

Dalla detta fermata vengono distribuiti biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato *A* » al presente ordine di servizio.

La stazione di Sassoferrato Arcevia è incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli, ecc., nonchè del versamento del relativo importo.

In conseguenza di quanto sopra nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » saranno da praticarsi le modificazioni indicate nell' « Allegato *B* » al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato A all'Ordine di servizio N. 106-1915.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la casa cantoniera di S. Donato Coccore.

Da	a	BIGLIETTI DI						Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		corsa semplice			andata e ritorno			
o viceversa		I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe	
S. Donato Coccore	Pergola	2.70	1.90	1.25	—	—	—	Sassoferrato Arcevia
	Bellisio Solfare	2.20	1.55	1.05	—	—	—	
	Fabriano . . .	1.40	0.95	0.60	2.05	1.45	0.90	
	Monterosso Marche	1.40	0.95	0.60	—	—	—	
	Melano Marischio	0.85	0.60	0.40	—	—	—	
	Sassoferrato Arcevia	0.85	0.60	0.40	—	—	—	

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 106-1915.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) », a pagina 52, fra S. Donà di Piave e S. Donato di Lecce, inserire:

/ S. Donato Coccore (casa cantoniera) / Fabriano-S. Arcangelo di Romagna / Ancona 4° Fabriano / Ancona / 83 / V (6) / B (6) /

e cancellare *S. Donato Marche* e le relative indicazioni;

— a pagina 87, nella tabella (83) *Fabriano-S. Arcangelo di Romagna*, sostituire il nome di S. Donato Marche con quello di S. Donato Coccore, rettificando le distanze come segue:

Fabriano. . . . . Km.	11	Pergola . . . . . Km.	22	Acqualagna . . . Km.	47
Melano Marischio »	7	Canneto Marche . »	27	Pole Piobbico . . »	51
Sassoferrato Arcevia »	7	Frontone . . . . »	32	Urbania . . . . . »	58
Monterosso Marche »	11	Acquaviva Marche »	37	Fermignano . . . »	64
Bellisio Solfare. . »	18	Cagli . . . . . . »	42	Urbino . . . . . »	70

— a pagina 233 del Prontuario suddetto - parte quarta - (edizione 1° luglio 1908) cancellare *S. Donato Marche* con le relative indicazioni ed inserire fra S. Donà di Piave e S. Donato di Lecce:

/ S. Donato Coccore (casa cantoniera) / 117 - 30 - 15 / 926 / 940 /.

Ordine di servizio N. 107. (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi ordine di servizio N. 15-1914).

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV, di cui l'allegato *B* all'ordine di servizio N. 15-1914, si aggiunga, alla sede opportuna, la Società sportiva « Juventus » di Roma.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 108. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi ordine di servizio N. 81-1915).

A datare dal 16 aprile 1915 verranno incluse nel servizio diretto italo-austro-ungarico le seguenti due voci riguardanti i cascami di amianto.

Opportuna aggiunta dovrà farsi alle pagine 40 e 185 della Parte *I B* della relativa tariffa, edizione 1° gennaio 1912:

A pag. 40 - (*testo italiano*):

170*a*	165*a*	AMIANTO greggio (cascami di) e cascami di fibre di amianto non cardate . .	14	8	20	II	AI	B	—	—
170*b*	165*b*	AMIANTO in filamenta cardate (cascami di) e cascami di amianto filato, tessuto od in altri simili lavori . .	2	6	6	I	III	IV	—	—

A pag. 185 - (*testo tedesco*):

165 *a*	170 *a*	Asbest, Abfälle vom rohem Asbest und von unkardierten (nicht gewolften, nicht gekrempelten) Asbestfasern.
165 *b*	170 *b*	Asbest, Abfälle von kardierten (gewolften, gekrempelten) Asbestfasern und von gesponnenem, gewebtem oder in ähnlicher Weise verarbeitetem Asbest.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 109. (C.).

Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento e farina di frumento in servizio interno e cumulativo italiano.

(Vedi ordini di servizio N. 41 e 102-1915).

Con riferimento agli ordini di servizio N. 41 e 102-1915, si avverte che le ferrovie sotto indicate hanno acconsentito ad accordare, per il loro percorso, le riduzioni seguenti sui prezzi delle rispettive tariffe, compresi i diritti fissi, pei trasporti a carro completo in servizio cumulativo *di frumento e di farina di frumento* che saranno presentati fino a tutto giugno 1915.

1) *Riduzione del 50 % per i trasporti da chiunque effettuati ed a chiunque diretti*:

Ferrovie Nord Milano;
Ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone;
Ferrovie Reali Sarde;
» Secondarie della Sardegna.

2) *Riduzione del 25 % per i trasporti da chiunque effettuati ed a chiunque diretti*:

Ferrovia Bari-Locorotondo.

3) *Riduzione del 50 % per i soli trasporti effettuati per conto dello Stato, delle Provincie, dei Comuni, dei Comitati di soccorso o delle Società Cooperative*:

Ferrovia Grignasco-Coggiola;
» Reggio Emilia-Ciano d'Enza;
» Lucca-Bagni di Lucca;
» Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana;
» Aulla-Monzone;
» Mandela-Subiaco;
» Monza-Molteno;
» Valle Brembana;
» Massa Marittima-Follonica Porto;
» Padova-Piazzola;
» Rovato-Iseo e diramazione Bornato-Passirano Paderno;
» Cancello-Benevento;
» Orbetello-Porto S. Stefano;
» Nardò-Tricase-Maglie;
» Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 30. (C.).

Trasporti a domicilio a Bibbiena.

Col giorno 15 aprile 1915 verrà istituito il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio alla stazione di Bibbiena, della ferrovia Arezzo-Pratovecchio-Stia, alle condizioni indicate alle

pagine 63 e 64 del fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », ed ai prezzi risultanti dall'unito prospetto.

Nel prospetto stesso sono indicate le varianti da introdursi sia nel detto fascicolo che nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, edizione 1° aprile 1913 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

" Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio "

(edizione 1912)

Allegato alla Circolare N. 30-1915.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

“ Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio ”

(Edizione 1912)

A pag. 65 sostituire l'attuale primo quadro col seguente:

TARIFFE.

STAZIONI	a grande velocità – Pacchi ferroviali (Tariffe speciali) N. I e II G. V.) – Tassa per ogni spedizione ed operazione di presa facoltativa e consegna obbligatoria	a grande velocità – Pacchi ferroviali – Tassa per ogni spedizione ed operazione di presa e consegna non obbligatoria	a grande velocità – Numerario e preziosi – Per ogni 1000 lire indivisibili	a grande velocità – Numerario e preziosi – Oltre 1000 lire per ogni migliaio in più	a grande velocità – Numerario e preziosi – Diritto fisso per ogni spedizione	a grande velocità – MERCI per ogni pacco o collo – fino a 10 kg.	a grande velocità – MERCI per ogni pacco o collo – fino a 20 kg.	a grande velocità – MERCI per ogni pacco o collo – fino a 50 kg.	a grande velocità – MERCI per ogni pacco o collo – fino a 100 kg.	a grande velocità – MERCI per ogni pacco o collo – oltre a 100 kg. per ogni 50 in più	a piccola velocità – MERCI per ogni spedizione – fino a 50 kg.	a piccola velocità – MERCI per ogni spedizione – fino a 100 kg.	a piccola velocità – MERCI per ogni spedizione – oltre 100 kg. per ogni 50 in più indivisibile	a piccola velocità – MERCI per ogni spedizione – del peso fino a 50 q. per q. indivisibile	a piccola velocità – MERCI per ogni spedizione – del peso super. a 50 q. per q. indivisibile	ANNOTAZIONI

Bibbiena	0.15	—	0.05	—	0.10	0.10	0.15	0.20	0.25	0.10	0.20	0.25	0.15	—	—	Vedi nota (4)
id. per Soci	—	0.30	0.10	—	0.20	0.20	0.30	0.40	0.50	0.20	0.40	0.50	0.30	—	—	
id. » Partina	—	0.40	0.15	—	0.25	0.25	0.40	0.50	0.65	0.25	0.50	0.65	0.40	—	—	
id. » Serravalle	—	0.70	0.30	—	0.45	0.45	0.70	0.85	1.15	0.45	0.85	1.15	0.70	—	—	
id. » Badia Prataglia	—	0.80	0.35	—	0.50	0.50	0.80	0.95	1.25	0.50	0.95	1.25	0.80	—	—	
id. » Ortignano	—	0.40	0.15	—	0.25	0.25	0.40	0.50	0.65	0.25	0.50	0.65	0.40	—	—	
Vittorio	0.15	—	0.05	—	0.10	0.10	0.15	0.20	0.25	0.10	0.20	0.25	0.15	—	—	Vedi nota (1)

A piedi della stessa pag. 65 sostituire la nota (1) con la seguente ed aggiungere la nota (4) qui appresso indicata:

« (1) Per le merci voluminose, considerate come tali dalla Tariffa, i prezzi di cui sopra sono aumentati del 50 %.
« — Le tasse a piccola velocità per le mobilia nonchè per i colli indivisibili superanti il peso di un quintale, da
« prendersi o consegnarsi ai piani superiori o sotterranei, saranno raddoppiate. — Sono esclusi dal servizio dei tra-
« sporti a domicilio: *a*) i colli indivisibili di un peso eccedenti i Kg. 800, *b*) i colli di lunghezza superiore a m. 6.50,
« *c*) i foraggi non compressi, *d*) il bestiame ed i veicoli ».

« (4) Per la mobilia ed i colli indivisibili superanti il peso di un quintale, da levarsi o rendersi a domicilio ai
« piani superiori o sotterranei, le tasse saranno raddoppiate. Per gli oggetti voluminosi saranno invece aumentati del 30 %.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

al " Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza colle ferrovie secondarie, colle tramvie, ecc.

(Edizione 1° aprile 1913)

A pag. 36 aggiungere: nella colonna 7, di fianco al nome della stazione di Bibbiena, l'indicazione « D [5] » ed a piedi della pag. stessa la seguente nota:

« (5) Il servizio è esteso alle località di Soci, Partina, Serravalle, Badia Prataglia ed Ortignano ».

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(Legge 19 giugno 1913, N. 641).

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino N. 2 del 14 gennaio 1915, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato a tutto il 31 marzo 1915 le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1 § 1 della legge)						Sussidi temporanei ad orfani. (art. 1 § 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi. (art. 1 § 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N	Importo		N.	Importo		N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo		N.	Importo	
Approvate dal 1° gennaio a tutto il 31 marzo 1915.	1912-13	1	244	70	4	2.038	46	2	1.005	—	—	—	—	—	2	11	32
	1913-14	3	1.083	45	22	10.116	88	9	3.707	2	600	2	17	76	—	—	—
	1914-15	471	370.793	61	146	89.655	94	100	35.890	1	300	11	110	20	3	28	37
Aggiungendo quelle approvate precedentemente .	. . .	6415	4.899.616	25	1205	716.576	50	789	278.626	(1) 33	(1) 11.751	106	805	78	11	68	91
Si ha un totale a tutto il 31 marzo 1915.		6890	5.271.738	01	1377	818.187	78	900	319.228	36	12.654	119	933	74	16	108	60

(1) In adunanza 16 dicembre 1914 fu revocata la concessione di un assegno alimentare vitalizio per l'importo di L. 360.

Sulla disponibilità dell'esercizio finanziario 1914-15 furono approvate dal Comitato, dopo il 31 dicembre 1914, le seguenti concessioni:

1° - Assegni alimentari vitalizi.

(Art. 1 n. 3 lett. *e*) della legge).

N. 23, a favore delle sottoindicate persone di famiglia di ex agenti:

Marconcini Marianna, sorella nubile maggiorenne dell'Ispettore principale *Marconcini* Ferruccio (11988): L. 360 annue, con decorrenza 1° settembre 1914;

Carara Adelaide, vedova dell'operaio di 1ª classe *Tagliabue* Giovanni Eugenio (17694): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1914;

Carazzuti Carolina, madre dell'operaio di 2ª classe *Minuti* Marco (37889): L. 300 annue con decorrenza 1° novembre 1914;

Mattioco Carmela, vedova del fuochista *Artefice* Giuseppe (118675): L. 300 annue, con decorrenza 1° gennaio 1915;

Cararano Marianna, vedova dell'A. applicato *Ciccaro* Severino (118862), (finchè conservi lo stato vedovile) e figli minori Francescantonio, Vincenzo, Aurelio, Rosaria e Cristina (finchè non raggiungano l'età maggiore, e per le femmine anche prima qualora contraggano matrimonio): L. 510 annue, complessivamente, dal 1° gennaio 1915, con riserva di procedere alla progressiva diminuzione dell'assegno stabilito dall'ultimo paragrafo dell'art. 2 della legge allorchè le persone aventi titolo all'assegno si riducano in numero inferiore a quattro, oppure in qualunque momento qualora vengano a migliorarsi le condizioni economiche della famiglia;

Esposito Mariantonia, vedova del guardiano *Tufano* Pasquale (88965): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1914;

Bollo Clotilde Catterina, madre dell'ispettore *Fidanza* ingegner Andrea (101678): L. 360 annue, con decorrenza 1° gennaio 1915;

De Gilles Isabella, Cesira ed Elodia, sorelle del capo stazione di 3° grado *De Gilles* Emilio (59530): L. 540 annue, con decorrenza 1° marzo 1915;

Bevilacqua Rosa, sorella dell'applicato *Bevilacqua* Giovanni Battista (118071): L. 360 annue con decorrenza 1° febbraio 1915;

D'Orlando Giuseppina, vedova dell'applicato *Mamoli* Enrico (112382): L. 360 annue, con decorrenza 1° marzo 1915;

Michelini Adalgisa, vedova del capo fermata di 2° grado *Pardi* Doviglio (32988): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1915;

Branca Sibilla, vedova dell'A. applicato *Marcucci* Ilo (145350): L. 300 annue, con decorrenza 1° marzo 1915;

Quartana Agostino e *Cermigliaro* Francesca, genitori del capo conduttore *Quartana Michele* (91461): L. 390 annue, con decorrenza 1° novembre 1914;

Zunino Maria Felicina, vedova del C. squadra manovratori *Cornero* Stefano (151716): L. 300 annue, con decorrenza 1° marzo 1915;

Semprini Matilde, vedova del S. C. squadra operai *Scopi* degli Innocenti Adamo (59149): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1915;

Fiasella Pia, vedova del portiere *Ballini* Ademaro (125409): L. 300 annue con decorrenza 1° marzo 1915;

D'Agostino Concetta, vedova del deviatore *La Rosa* Gaetano (91376): L. 300 annue, con decorrenza 1° marzo 1915;

Monticelli Concetta, madre del manovale *Laugeni* Giovanni (141234): L. 300 annue, con decorrenza 1° novembre 1914;

Serafino Angela, vedova del C. squadra alle merci *Mancuso* Giuseppe (91123): L. 300 annue con decorrenza 1° marzo 1915;

Madonna Francesca, vedova del cantoniere *Chiarolanza* Pasquale (149056) L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1915;

Leggiadri Liduina, vedova dell'operaio di 2ª classe *Angelini* Giuseppe (44406): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1915;

Tanturli Ersilia vedova *Giannelli,* madre dell'applicato *Giannelli* Renato (119859); L. 360 annue con decorrenza 1° gennaio 1915, fino a quando le figlie minori Ines ed Ilde, sorelle dell'agente defunto, non siano entrambe maggiorenni, od anche

prima qualora contraggano matrimonio, o comunque vengano a migliorarsi le condizioni economiche della famiglia;

Mecozzi Adele vedova *Valeau*, madre dell'applicato *Valeau* Enrico (139369): L. 360 annue, con decorrenza 1° febbraio 1915, fino a quando la figlia Eleonora, sorella dell'agente, non avrà raggiunto l'età maggiore, o anche prima qualora contragga matrimonio, o comunque vengano a migliorarsi le condizioni economiche della famiglia.

2° - Ricovero di orfani.

(Art. 2, penultimo capoverso della legge).

N. 14 a favore degli orfani sottoindicati:

Fortunato ed Alfredo, orfani del macchinista *Tamagnini* Arturo (81371);

Romolo, orfano del C. conduttore *Dentici* Enrico (62223);

Alessandro, orfano del C. conduttore *Vernocchi* Alfredo (25960);

Alfredo e Letizia, orfani del C. conduttore *Mastrodicasa* Giuseppe (32480);

Antonio, orfano del deviatore *Petroni* Luigi (62482);

Enrico, orfano del man. *Pulcini* o *Pulcino* Giuseppe (117481);

Pasquale, orfano del verificatore *Rabbi* Ernesto (23531);

Umberto, orfano del frenatore *Lombardi* Giuseppe (68459);

Asnuldo e Ardenio, orfani del C. manovratore *Venarucci* Giuseppe (27303);

Sabato, orfano dell'op. di 3ª cl. *Fascina* Vincenzo (101847);

Nicola, orfano del guardiano *Rex* Pasquale (41307).

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera furono dal Comitato nominati i seguenti patroni, cui venne affidata la assistenza e la sorveglianza degli orfani ricoverati in Istituti di educazione e di istruzione:

Carnemolla Corrado, capo ufficio, Palermo.
Franovich cav. ing. Alberto, ispettore principale, Bari.
De Devitiis Giuseppe, applicato principale, Foligno.
Quici cav. Arturo, ispettore, Benevento e Aversa.
Castellani ing. Virgilio, ispettore, Rieti.

Il sig. Direttore generale ha disposto perchè all'Opera di Previdenza fosse devoluta, a titolo di donazione, la somma di L. 5100, facente parte di una maggiore somma corrisposta da una ditta che acquistò dall'Amministrazione il diritto di esclusività di un apparecchio portabile per l'ascensione su pali tubolari metallici, ideato da alcuni funzionari ed agenti del Servizio Lavori.

Inoltre il Comitato costituitosi a Treviso per le onoranze al defunto capo stazione principale cav. Alceste Torselli, allo scopo di onorarne la memoria deliberò di devolvere a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di L. 500.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 23 marzo 1915, N. 108, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Ditta « Campi di Bendinelli » con sede in Genova, via Piacenza, N. 29, ed i signori Campi Francesco, Federico e Domenico fu Bandinelli e fu Rivai Nicoletta, proprietari della Ditta stessa.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 20 marzo 1915, N. 105, del ministro della guerra, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il sig. ing. Giovanni Battista Angelini di Romolo, domiciliato a Milano, via Vincenzo Monti, N. 42.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 18 marzo 1915, N. 104, del ministro della guerra è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Ditta Roberto Weiss, con sede in Firenze, via Morosi, N. 1, ed il sig. Roberto Weiss fu Carlo, unico proprietario della Ditta stessa.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 7v (C.).

Agevolezze di tariffa per i trasporti di legname di abete, di ontano, di pino e di pioppo.

(Vedi ordine di servizio N. 4v-1915).

Dal 16 aprile fino a tutto il mese di giugno 1915, la tariffa eccezionale n. 1059, serie A, sarà da applicarsi ai trasporti di legname di abete, di ontano, di pino e di pioppo, predisposto per la confezione delle cassette d'imballaggio degli agrumi, purchè in partenza da stazioni ammesse, come mittenti, alla tariffa stessa, o in destinazione di Reggio Calabria, Messina, Catania, Palermo e Siracusa.

Per poter fruire della menzionata tariffa, gli speditori dovranno dichiarare, sulle lettere di porto, che il legname serve per la costruzione delle cassette d'imballaggio per il trasporto degli agrumi; in conseguenza, qualora risultasse che il legname non fosse destinato all'uso suddetto, saranno da applicarsi le tasse in base alla tariffa speciale competente e le relative penalità.

Per identificare il legname di cui trattasi, possono valere, in via di approssimazione, le seguenti dimensioni:

Fianchi delle cassette - lunghezza circa cm. 70.

Testate delle cassette - larghezza media cm. 35, altezza circa cm. 30.

Coperchi delle cassette - lunghezza cm. 75 circa.

Resta inteso che l'applicazione della concessione è limitata, come di regola, alle spedizioni *accettate* dal 15 aprile al 30 giugno 1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Il Direttore generale reggente
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Personale. - Avventizi. - Sistemazione in prova.

Gli avventizi assunti per bisogni saltuari non hanno titolo di passare in prova come gli avventizi assunti in funzioni continuative, nè le Norme di servizio derogano al Regolamento del Personale. Per l'art. 55 della legge 7 luglio 1907 le assunzioni debbono farsi per concorso e quindi non può nominarsi stabile un agente che, al tempo dell'attuazione della legge, non aveva i requesiti voluti dall'art. 12 Regolamento Personale (1).

CASSAZIONE DI NAPOLI, 2 Gennaio 1915 - Ferrovie dello Stato c. Capobianco Francesco.

OMISSIS

La Corte osservato in fatto che il Sig. Francesco Capobianco, con atto del 4 agosto 1911, dichiarò che egli assunto al servizio delle Ferrovie dello Stato il 18 giugno 1906, nella qualità di aiutante applicato avventizio, con la diaria di L. 3, venne verbalmente ed arbitrariamente licenziato nel dì 5 settembre 1908, quando cioè pel servizio di 620 giorni, compiuto nel biennio, trovavasi di avere quesito il diritto al passaggio tra gli agenti in prova, ai sensi dell'art. 2 del Regolamento, pel personale ferroviario del 22 luglio 1906, e 24 del Regolamento speciale pel personale avventizio delle stazioni, del 15 settembre stesso anno 1906: epperò convenne l'Amministrazione delle Ferrovie dinanzi al Tribunale di Napoli, per farla condannare al risarcimento dei danni causati dal licenziamento, da liquidarsi, ad una liberanza provvisoria di L. 5000 ed alle spese.

(1) Vedi sentenza Corte d'appello di Napoli 11.4.1913 nella stessa causa Boll. 1913-344, e sentenza 18.4.1914 T.le Bari - Boll. 1914-270.

Che l'Amministrazione eccepì l'incompetenza della Autorità giudiziaria, per appartenere il giudizio esclusivamente alla IV Sezione del Consiglio di Stato, a norma dell'art. 57 della legge sull'ordinamento ferroviario del 7 luglio 1907, e subordinatamente chiese il rigetto della dimanda.

Che il Tribunale con sentenza del 19 aprile 1912, senza attendere all'eccezione di incompetenza ed a ogni altra contraria eccezione ed istanza rigettò la dimanda dello attore.

Che costui propose appello. Ed a sua volta propose appello incidente l'Amministrazione, sostenendo di essere fondata l'eccezione di incompetenza.

Che la Corte di Appello di Napoli, in seconda Sezione, con sentenza del 4 aprile 1913, confermò la sentenza dei primi giudici, modificando solo il capo relativo alle spese del giudizio di prima istanza, e condannò il Capobianco a due terzi delle spese di appello, compensandone l'altro terzo.

Che il Capobianco ha avanzato ricorso per Cassazione per cinque motivi.

IN DIRITTO

Che il ricorso è infondato. Di vero la Corte di Appello, con la impugnata sentenza, ritenne di non avere il Capobianco quesito il diritto alla promozione fra gli agenti in prova, sia per le disposizioni contenute nel regolamento del 22 luglio 1906 e nelle norme relative al personale avventizio delle stazioni del 15 settembre stesso anno, sia per la dichiarazione che, nel 15 febbraio 1907 fece il ricorrente, di rimanere inteso della sua utilizzazione, del tutto precaria, come applicato avventizio presso l'Amministrazione, del diritto di questa di esonerarlo in qualsiasi momento, di dover egli essere messo in libertà qualora non fosse riuscito vittorioso in un concorso a bandirsi.

La Corte in ordine alle invocate disposizioni bene considerò che gli avventizi assunti per bisogni saltuarii ed eccezionali non potevano, per l'art. 8 del regolamento speciale, godere del vantaggio di passare al servizio di prova, consentito con l'art. 2 del reg. del 22 luglio 1906, soltanto agli avventizi assunti per fun-

zioni continuative; che in ogni caso mancava uno dei requisiti richiesti con l'art. 12 dello stesso regolamento di non avere cioè oltrepassato il trentesimo anno, che questo requisito non rimaneva escluso dal disposto con l'art. 24 delle norme di servizio, non contenente alcuna deroga all'art. 2 del reg. gen. e che il calcolo dell'anno di servizio di 300 giorni di lavoro, per non aver superato 65 assenze, non poteva giovare per la determinazione dell'età degli avventizi, da computarsi secondo l'anno solare.

Ed ordine alla dichiarazione del 15 febbraio 1907 esattamente considerò che, essendo stato il Capobianco assunto quale avventizio, in base a speciale convenzione anche soltanto verbale, in conformità dei regolamenti, nulla vietava l'apporvi la condizione del licenziamento nel caso di soccombenza nel concorso a bandirsi per posti di agenti in prova, e che perciò il differito esercizio del diritto di licenziare esso Capobianco non ne importava la rinuncia da parte dell'Amministrazione, non solo per le enunciate disposizioni regolamentari, ma eziandio per fatto, confermativo degli effetti dell'art. 55 della legge 7 luglio 1907, che regola l'assunione per concorso di nuovo personale ferroviario.

Or avendo la Corte di merito esaminato la controversia sotto il rapporto legale e pattizio, vagliando tutte le deduzioni e conclusioni delle parti, non sussiste l'affermazione del ricorrente di essersi con la sentenza di appello violato le menzionate disposizioni del regolamento, delle norme relative al personale avventizio delle stazioni e del codice e della procedura civile.

Al che si aggiunge che, dispostosi coll'enunciato articolo 55 della legge 7 luglio 1907, di doversi le assunzioni del nuovo personale fare per pubblico concorso, ne deriva di non potersi procedere a nomina di agenti stabili a seguito del biennio di un servizio di prova, quando al tempo dell'attuazione di detta legge, gli avventizi non avevano i requisiti voluti dall'articolo 12, tra i quali il biennio di servizio dalla nomina.

E non vale opporre che la legge non possa riguardare gli avventizi anteriormente assunti, perchè per invocare il diritto quesito occorre che prima e non dopo delle nuove disposizioni siasi in possesso dei requisiti per ottenere la stabilità consentita, con le norme dei precedenti regolamenti.

Ond'è che sotto tutti gli aspetti la sentenza impugnata merita conferma; che per le ragioni espresse devesi rigettare il ricorso.

MASSIMARIO

Appalto di lavori. - Domanda di maggiori compensi. - Inammissibilità.

L'accettazione in consegna dei lavori appaltati da parte della Impresa, senza eccezioni o riserve, importa acquiescenza a tale atto, rinuncia tacita a farvi opposizione.

Le aggiunte e varianti introdotte dall'Amministrazione in corso di lavori non danno alla Impresa diritto a pretendere indennizzi quando non siano tali da produrre modificazione sostanziale dell'opera appaltata, così da sostituirne l'oggetto.

Se le difficoltà di ambiente, spazio e movimento che accompagnarono la esecuzione dell'opera, preesisterano all'inizio di questa, in modo palese, non potrebbero legittimare da parte dell'appaltatore pretese di speciali compensi, dovendo rientrare nel novero dei pesi da esso assunti mercè il pattuito corrispettivo.

Gli ordinativi per aggiunte o modificazioni, disposte dall'Ufficio di Dirigenza, durante la esecuzione dei lavori, debbono risultare da atto scritto, perchè possano obbligare l'Amministrazione appaltante.

TRIBUNALE DI ROMA, sentenza 15-29 Maggio 1914 - F.lli Perona c. Ferrovie dello Stato.

Infortunio. - Provvedimento di esonero. - Pensione eccezionale. - Computo del periodo di compartecipazione al consorzio di mutuo soccorso. - Legge applicabile.

Il diritto alla pensione eccezionale si perfeziona col provvedimento di esonero dal servizio e non già col verificarsi dell'infortunio le cui conseguenze ai fini della pensione stessa non possono

costituire che una semplice aspettativa. Pertanto in materia deve applicarsi la legge vigente alla data del provvedimento di esonero.

La disposizione contenuta nell'art. 8 *della legge* 13 *aprile* 1911 *N.* 310 *in ordine al computo degli stipendi o paghe percepiti durante il periodo di compartecipazione al Consorzio di M. S.* (*art.* 8 *della legge* 9 *luglio* 1908 *N.* 418) *è d'ordine generale e precettivo e deve perciò applicarsi indistintamente a tutti gli agenti che possono vantare un periodo di compartecipazione al Consorzio di Mutuo Soccorso senza distinzione fra agenti che siano esonerati dal servizio per cause comuni ed agenti che lo siano per inabilità derivante da ragioni di servizio.*

CORTE DEI CONTI, S. U. - Decisione 13 novembre 1914 - Pusilli Amedeo c. FF. SS.

Espropriazioni per pubblica utilità. - Art. 13 della legge sul risanamento di Napoli. - Sua applicabilità anche rispetto ai fondi non regolati dal nuovo catasto. - Legge sulla perequazione fondiaria. - Nozioni e limiti di area edificatoria.

L'art. 13 *della legge sul risanamento di Napoli è applicabile agli espropri per lavori ferroviari anche quando, in mancanza degli affitti di data certa dell'ultimo decennio, si debba per la formazione del secondo termine della media, ricorrere all'imponibile catastale ed il catasto sia a base di estimo invece che di reddito e non corrisponda alle condizioni attuali del fondo censito* (1).

La legge 1° *marzo* 1886 *sulla perequazione fondiaria non può impedire l'applicazione del citato art.* 13 *nei luoghi dove non funzioni il nuovo catasto, essendo quest'ultima norma stata estesa dal legislatore ferroviario del* 1907 *a tutti gli espropri per lavori occorrenti nelle varie provincie del Regno, pure non ignorando essa quali fossero, ad onta della menzionata legge del* 1886, *le condizioni dei rispettivi catasti.*

---

(1) Ved. Corte di Appello di Macerata 25.2.1913 nel Bollett. 1913-173. Corte di Appello di Parma 30.1.1914, id. 1914-254. - Tribunale Roma 1-11 aprile 1914, id. 1914-351.

Per definire la qualità di un terreno da espropriarsi, se cioè sia edificatorio o a cultura, devesi avere riguardo allo stato attuale del fondo stesso e non a quello che potrebbe avere in un avvenire più o meno lontano (1).

La circostanza della inclusione del fondo nel piano regolatore di una città non può di per sè sola bastare ad attribuirgli il carattere di fabbricabile, difficilmente rappresentando tali piani uno stato di cose che sia destinato a realizzarsi in epoca non lontana e nei modi previsti dai compilatori.

TRIBUNALE DI ROMA, sentenza 3-16 novembre 1914 - Benucci, Scaramella e Cacciaguerra contro FF. SS.

Personale proveniente dalla Società Valsugana. - Fondi destinati alla previdenza. - Assicurazione alla Cassa Nazionale di Previdenza.

La legge 30 giugno 1906, N. 272, faceva obbligo alle Società concessionarie di ferrovie di assicurare il proprio personale ed assicurarlo alla Cassa Nazionale di Previdenza per la invalidità e la vecchiaia, a meno che esse non avessero costituito una cassa propria di previdenza, approvata dal Governo.

Le ritenute sugli stipendi e sulle paghe del personale ed i versamenti delle Società, fatti per costituire il fondo di previdenza, non possono essere distratti dalla destinazione voluta dalla legge e non debbono quindi essere restituiti al personale che sotto i benefici effetti della assicurazione e della pensione.

In virtù del contratto di locazione stipulato fra la Società Valsugana ed il proprio personale, questi consentiva a che venissero fatte le ritenute sugli stipendi allo scopo di costituire il fondo di previdenza sociale, in conformità di legge. Pertanto quelle ritenute, obbligatorie e legittime, non possono essere ripetute a titolo di deposito, di mandato, essendo state affidate alla Società con incarico di destinarle non ad altro che alla previdenza ed il perso-

---

(1) Ved. Corte App. Genova 2-11 marzo 1912 nel Boll. 1912-285.

nale deve essere consegnato al nuovo esercente — lo Stato — assicurato a norma di legge.

CORTE DI APPELLO DI VENEZIA, sentenza 23 febbraio 1915 - Mauro c. Valsugana, Ministero LL. PP. e FF. SS.

Indennità di trasferta. - Residenza di servizio. - Art. 20 disposizioni competenze accessorie.

È una eventualità inerente alle condizioni in cui si svolge l'esercizio ferroviario, prevista nel rapporto giuridico d'impiego fin dal suo nascere, quella di prestare servizio in località in cui manchino gli abitati o siano lungi da essi.

Per residenza, giusta le norme contenute nelle disposizioni sulle competenze accessorie, deve intendersi la residenza di servizio, cioè il luogo in cui l'impiegato ha il suo abituale soggiorno, ed esplica normalmente ed ogni giorno l'opera sua, nè può confondersi giuridicamente la dimora, e cioè il luogo in cui l'impiegato alloggia e va a riposare, con la residenza. Conseguentemente non può attribuirsi, a norma dell'art. 20 delle citate Disposizioni, l'indennità di trasferta all'impiegato che presta servizio in una stazione lontana dal luogo in cui alloggia per necessità di cose, mancando paesi abitati nelle vicinanze della stazione stessa (1).

TRIBUNALE DI NICASTRO, sentenza 26 novembre 1914 - Legato c. FF. SS.

(1) Ved. per analogia sentenza 27-28 ottobre 1914. - Trib. di Novi. - Boll. 1914-79.

Errata-corrige

Circolare N. 27. (Boll. 14-1915). In calce a tale circolare, invece di: « Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 e 55 del Compartimento di Venezia », leggasi: « Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 11, 32, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 55 ed ai controllori del materiale ».

Circolare N. 28. (Boll. 14-1915). A pag. 343, invece di « Circolare n. 28 (C.) » leggasi « Circolare n. 28 (P.) ».

Ordine di servizio N. 102. (Boll. 14-1915) alla quarta linea, invece di « riduzione del 2% », leggasi: « riduzione del 25% ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0,50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VIII - N. 16

22 APRILE 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

1 aprile 1915. — Legge n. 386, che approva il bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1914-15 . . . . Pag. 165

15 aprile 1915. — R. D. n. 468, che aggiunge alcune merci a quelle di cui è vietata l'esportazione dal Regno . . » 230

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 110. — Circoscrizione dei riparti d' ispezione della Trazione . . . . Pag. 369

Ordine di servizio n. 111. — Circolazione carri-serbatoi privati per trasporto « oleum », provvisti di termosifone . . . . » 377

Ordine di servizio n. 112. — Servizio cumulativo con la Sardegna . . » 378

Ordine di servizio n. 113. — Servizio italo-germanico . . . . » 379

Ordine di servizio n. 114. — Attivazione del doppio binario e del sistema di blocco fra la stazione di Conegliano ed il Bivio Cervada . » 380

Ordine di servizio n. 115. — Apertura al pubblico servizio della linea Fornovo-Borgo S. Donnino . . . . » 382

Ordine di servizio n. 116. — Rappresentanza del personale . . . . . » 385

Ordine di servizio n. 117. — Servizio cumulativo con la ferrovia Castel Bolognese-Riolo . . . . » ivi

Roma, aprile 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Circolare n. 31. — Certificati d'origine pei trasporti in destinazioue od in transito per la Francia . . . . Pag. 409
Comunicazioni. — Esclusioni dalle gare . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

(Per memoria).

In appendice:

Circolare n. 26R. — Esposizione-fiera equini in Modena . . . . . . Pag. 39
Circolare n. 27R. — Congresso del comitato nazionale per la protezione della giovane in Genova . . . . » 40
Circolare n. 28R. — Corse di cavalli in Roma . . . . » 41

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 103
Massimario. . . . . » 110

LEGGE 1° *aprile* 1915, *n.* 386, *che approva il bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1914-15 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Le assegnazioni per spese effettive straordinarie del ministero dei lavori pubblici di cui alla tabella *A* annessa alla legge 4 aprile 1912, n. 297 e successive modificazioni, sono aumentate di lire 1,000,000 nell'esercizio 1914-915 e di altrettanta somma nell'esercizio 1915-916 per le spese di sussidi ai Comuni e Consorzi di Comuni e di utenti delle strade vicinali più importanti soggette a servitù pubblica per opere che stanno a loro carico.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1914 al 30 giugno 1915, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 89 dell'8 aprile 1915.

Art. 3.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1914-15 per le sovvenzioni per costruzioni ferroviarie di cui all'art. 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540 e all'art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, è fissato in lire 600 mila.

Resta all'infuori del limite sopradetto l'ammontare delle sovvenzioni da corrispondere a norma dell'art. 2 della legge 21 luglio 1911, n. 848, per la concessione di nuove ferrovie in Sicilia.

Art. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1914 al 30 giugno 1915, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato in appendice alla presente legge.

Art. 5.

Agli effetti dell'art. 38 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, il limite massimo dell'annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1914-15 in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la constatata loro inabilità, è stabilito nella somma di L. 1,000,000.

Art. 6.

L'ammontare del fondo di dotazione di magazzino delle ferrovie dello Stato, di cui all'art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1914-15 in lire 140 milioni.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 1° aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE.

CARCANO.

Visto: Il guardasigilli: ORLANDO.

APPENDICE

allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1914-915.

Bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1914-1915.

ENTRATA

TITOLO I.

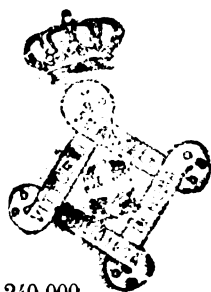
Parte ordinaria

(*Art.* 18, *prima parte, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

§ 1. — Prodotti del traffico.

1. Viaggiatori		238,258,418.23
2. Viaggi dei membri del Parlamento		741,581.77
3. Bagagli e cani		11,000,000.—
4. Merci a grande velocità		33,000,000.—
5. Merci a piccola velocità accelerata.		27,000,000.—
6. Merci a piccola velocità ordinaria		290,000,000.—
7. Prodotti delle ferrovie complementari sicule:		300,000.—
A) Viaggiatori	200,000	
B) Bagagli e cani	2,000	
C) Merci a grande velocità	5,000	
D) Merci a piccola velocità	93,000	
8. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina:		700,000.—
A) Viaggiatori	270,000	
B) Bagagli e cani	150,000	
C) Merci a grande velocità	50,000	
D) Merci a piccola velocità accelerata . .	90,000	
E) Merci a piccola velocità ordinaria . . .	140,000	
9. Prodotti del servizio di navigazione (art. 2 e 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111):		2,700,000.—
A) Passeggeri	2,350,000	
B) Merci	280,000	
C) Bestiame	70,000	
Totale del § 1 . . .		603,700,000.—

§ 2. — INTROITI INDIRETTI DELL'ESERCIZIO.

10. Redditi patrimoniali		2,100,000.—
A) Pigioni di locali	520,000	
B) Affitto di terreni ed aree di deposito . .	260,000	
C) Vendita di prodotti del suolo	170,000	
D) Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi	630,000	
E) Canoni per concessioni di binari di raccordo	240,000	
F) Canoni per pedaggi e attraversamenti .	160,000	
G) Diversi	120,000	
11. Telegrammi privati		240,000.—
12. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo		1,000,000.—
13. Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria		800,000.—
14. Proventi per servizi accessori		1,700,000.—
A) Tasse per deposito bagagli	250,000	
B) Tasse per gabinetti di toilette	11,000	
C) Introiti per il servizio di pubblicità nelle stazioni e nei treni	170,000	
D) Introiti delle rivendite di libri e giornali	500,000	
E) Introiti lordi per noleggio di cuscini . .	400,000	
F) Introiti per il servizio dei *camions* automobili	»	
G) Servizio di presa e consegna a domicilio	60,000	
H) Tassa differenziale di trasporto del combustibile venduto a terzi	120,000	
I) Diversi	189,000	
15. Introiti indiretti delle Ferrovie complementari sicule		per memoria
16. Introiti indiretti dell'esercizio navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111)		1,000,000.—
A) Noli marittimi	850,000	
B) Noli diversi	150,000	
17. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, lettera *d*, ed art. 8 prima parte)		12,600,000.—
A) Sovratasse sui trasporti, a termini dell'articolo 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101	10,600,000	

B) Concorso della gestione pensioni e sussidi nelle spese del servizio sanitario (cap. 87 della spesa)	270,000	
C) Ricavo dalla vendita degli oggetti abbandonati e non reclamati	80,000	
D) Eccedenze di cassa ed eccedenze di tassazione e assegni non rimborsati . .	1,000,000	
E) Biglietti d'ingresso nelle stazioni e di accesso ai piroscafi	636,000	
F) Utili sulla vendita di prontuari, tariffe e documenti di trasporto	10,000	
G) Diversi	4,000	
18. Introiti per i servizi marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova molo vecchio . . .		5.000,000.—
19. Utili di magazzino		4,000,000.—
A) Eccedenze riscontrate nelle scorte . .	2,000,000	
B) Maggior ricavo nella vendita dei materiali in rapporto al prezzo di carico e utili diversi	2,000,000	
Totale del § 2 . . .		28,440,000.—

§ 3. — Entrate eventuali.

20. Proventi eventuali		3,500,000.—
A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate nelle sezioni di tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia	200,000	
B) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie, ecc.	120,000	
C) Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori (cap. 63 della spesa) . . .	1,800,000	
D) Differenze di cambio	1,000,000	
E) Diversi	380,000	
21. Entrate eventuali delle ferrovie complementari sicule		per memoria
22. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 e art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) . . .		per memoria

23. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto . . . . per memoria

Totale del § 3 . 3,500,000.—

§ 4. — Introiti per rimborsi di spesa.

24. Trasporti e prestazioni a rimborso di spese . . .		12,800,000.—
A) Trasporti per conto dello Stato	2,600,000	
B) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi	1,800,000	
C) Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori	2,200,000	
D) Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini	5,800,000	
E) Concorso del Ministero della pubblica istruzione nei viaggi dei maestri elementari	40,000	
F) Trasporti in borsa comune colle Società ferroviarie in corrispondenza . . .	»	
G) Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali . . .	75,000	
H) Terremoto del 28 dicembre 1908 . . .	50,000	
I) Diverse	235,000	
25. Ricuperi di carattere generale:		8,500,000.—
A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale .	5,000,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi . .	1,300,000	
C) Prestazioni per altre ferrovie	1,000,000	
D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose	60,000	
E) Ricuperi di spese per il servizio sanitario	90,000	
F) Ricuperi di contributi al fondo pensioni e sussidi	50,000	
G) Ricuperi diversi	1,000,000	
26. Ricuperi del servizio movimento		4,000,000.—
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	150,000	
B) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi	2,400,000	

C) In conto indennizzi	1,000,000	
D) Diversi	450,000	
27. Ricuperi del servizio trazione		14,000,000.—
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	10,000	
B) per manovre con locomotive e carrelli trasbordatori	13,200,000	
C) per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi	470,000	
D) Diversi	320,000	
28. Ricuperi del servizio veicoli		1,500,000.—
A) per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	100,000	
B) per riscaldamento treni (capitoli 6-*B* 6-c della spesa)	300,000	
C) per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi	350,000	
D) Diversi	750,000	
29. Ricuperi del servizio lavori		2,300,000.—
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	1,800,000	
B) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi	400,000	
C) Diversi	100,000	
30. Introiti a rimborso di spese delle ferrovie complementari Sicule		per memoria
A) Trasporti per conto dello Stato	per memoria	
B) Trasporti e ricuperi diversi	per memoria	
31. Ricuperi per prestazioni dell'esercizio di navigazione		180,000.—
A) Navigazione colle isole	150,000	
B) Stretto di Messina	30,000	
32. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti		2,800,000.—
A) Servizi centrali	50,000	
B) Servizio movimento	350,000	
C) Servizio trazione	300,000	
D) Servizio veicoli	10,000	
E) Servizio lavori	2,070,000	

1. Traverse	1,810,000		
2. Altri materiali	260,000		
F) Ferrovie complementari Sicule		per memoria	
G) Navigazione		20,000	
1. Navigazione colle isole	15,000		
2. Stretto di Messina . .	5,000		
33. Sovvenzione annua del tesoro per il servizio di navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) .			2,700,000.—
34. Ritenute, in contro entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª)			35,000.—
35. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune			1,600,000.—
36. Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 91 della spesa)			500,000.—
Totale del § 4 . . .			50,915,000.—

§ 5. INTROITI CON SPECIALE DESTINAZIONE, A REINTEGRO DEI CORRISPONDENTI CAPITOLI DI SPESA.

37. Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (cap. 50 della spesa)		per memoria
38. Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 50 della spesa)		per memoria
39. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 51 della spesa)		per memoria
A) Rinnovamenti e rifacimenti di tratti continui	per memoria	
B) Ricambi saltuari	per memoria	
40. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (cap. 52 della spesa)		per memoria
A) Locomotive, locomotori a automotrici .	per memoria	
B) Veicoli	per memoria	
41. Ricavo dalla demolizione od alienazione di galleggianti fuori servizio (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 54 della spesa)		per memoria

42. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie . . . . per memoria
43. Introiti a reintegro di capitoli di spese delle ferrovie complementari Sicule: per memoria
A) Concorso di terzi nelle spese di straordinaria manutenzione . . . . per memoria
B) Versamento a magazzino di materie provenienti dai lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore per memoria
C) Versamento di materiali provenienti dalla parte metallica dell'armamento per memoria
D) Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile fuori uso . . . . per memoria
44. Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte ordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . per memoria

Totale del § 5 per memoria

Totale del titolo I . . . 686,555,000.—

TITOLO II.

Parte straordinaria

(*Art.* 18, *secondo capoverso, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

45. Sovvenzioni del tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale: 150,000,000.—
A) Per la rete ferroviaria 148,000,000
B) Per la navigazione 2,000,000
46. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro: 15,000,000.—
A) Rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniale (cap. 74 della spesa) . . . . per memoria
B) Ricavo dalla vendita di beni immobili (cap. 74 della spesa) . . . . . . per memoria

C) Materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario (cap. 73 e 74 della spesa	per memoria
D) Materiali di disfacimento di galleggianti (capitolo 71 della spesa) . .	per memoria
E) Versamento a magazzino di materiali di esercizio esuberanti	per memoria
F) Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile	per memoria
G) Contributo della parte ordinaria per spese di migliorie	per memoria
H) Diversi	per memoria

47. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte straordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	per memoria
Totale del Titolo II . . .	165,000,000.—

TITOLO III.
Magazzini ed officine

§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini.
(*Art.* 17 *della legge 7 luglio* 1907, *n.* 429).

48. Fondi forniti dal tesoro per aumento della dotazione di magazzino		per memoria
49. Prelevamenti dal Fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (articolo 24, comma 1° e 5°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372)		per memoria
50. Forniture ai servizi (capitolo 74 della spesa): . . .		230,000,000.—
A) per conto spese ordinarie di esercizio . .	120,000,000	
B) per conto spese complementari	9,000,000	
C) per conto spese straordinarie	28,000,000	
D) per conto officine	56,700,000	
E) Per costituzione scorte	16,300,000	
51. Ricavi per vendite e accrediti diversi (somma da reintegrare al cap. 77 della spesa)		per memoria

A) Vendite al personale, ad Amministrazioni pubblicate ed a terzi . . . per memoria

B) Forniture in conto massa vestiario . per memoria

C) Accreditamento di deficienze giustificate riscontrate nelle scorte e deprezzamenti addebitati all'esercizio (cap. 46-*D* della spesa) . . . . . per memoria

52. Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (cap. 78 della spesa) . . . . per memoria

53. Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (cap. 79 della spesa) . . . . per memoria

54. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare ai capitoli 77, 78 e 79 della spesa (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . per memoria

Totale del § 1 . . . 230,000,000.—

§ 2. — OFFICINE.

55. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine locomotive e dalle officine dei depositi e dagli stabilimenti dell'industria privata (cap. 81 della spesa) . 62,000,000.—

A) Officine locomotive 33,700,000

1. per manutenzione e riparazione materiale rotabile (capitolo 12-*A* della spesa) . 14,200,000
   pitolo 12-*A* della spesa) . . 14,200,000
2. per altri lavori in conto esercizio 1,000,000
3. in conto scorte di magazzino 17,000,000
4. in conto patrimoniale . . . 1,000,000
5. per altre Amministrazioni governative e terzi in genere 500,000

B) Officine dei depositi 23,800,000

1) Per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (cap. 12-*A* della spesa) . 14,700,000

2) Per altri lavori in conto esercizio 130,000

3) In conto scorte di magazzino 7,520,000

4) In conto patrimoniale . . 1,000,000

5) Per altre Amministrazioni governative e terzi in genere	450,000		
C) Stabilimento dell'industria privata (capitolo 12-*B* della spesa)		4,200,000	
1. per manutenzione materiale rotabile	3,600,000		
2. per altri lavori in conto esercizio	100,000		
3. in conto scorte di magazzino	100,000		
4. in conto patrimoniale . . .	300,000		
5. per materiali acquistati dalle Ditte riparatrici di rotabili	100,000		
D) Ricuperi inerenti alla manutenzione del materiale rotabile e d'esercizio . . .		300,000	
1. materiale rotabile	200,000		
2. materiale d'esercizio . . .	100,000		
56. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine veicoli e dalle squadre di rialzo e degli stabilimenti dell'industria privata (cap. 82 della spesa			47,000,000.—
A) Officine dei veicoli		23,900,000	
1. per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (cap. 15-*a* della spesa) . .	16,000,000		
2. per altri lavori in conto esercizio	700,000		
3. in conto scorte di magazzino	7,000,000		
4. in conto patrimoniale . . .	100,000		
5. per altre Amministrazioni governative e terzi in genere .	100,000		
B) Squadre di rialzo		7,800,000	
1. per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (cap. 15-*a* della spesa) .	7,000,000		
2. per altri lavori in conto esercizio	100,000		
3. in conto scorte di magazzino	500,000		
4. in conto patrimoniale . .	100,000		

5. per altre Amministrazioni governative e terzi in genere	100,000		
C) Stabilimenti dell'industria privata .		15,000,000	
1. per manutenzione materiale rotabile (capitolo 15-*b* della spesa)	13,000,000		
2. per altri lavori in conto esercizio	200,000		
3 in conto scorte di magazzino	100,000		
4. in conto patrimoniale . .	1,500,000		
5. per altre Amministrazioni governative e terzi in genere	100,000		
6. per materiali acquistati dalle ditte riparatrici del materiale rotabile . . .	100,000		
D) Ricuperi inerenti alla manutenzione del materiale rotabile e d'esercizio . .		300,000	
1. materiale rotabile	200,000		
2. materiale d'esercizio . . .	100,000		
57. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del servizio lavori (cap. 83 della spesa):			3,600,000.—
A) per conto dell'esercizio		50,000	
B) in conto scorte di magazzino		2,400,000	
C) in conto spese complementari, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere		1,150,000	
58. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (cap. 84 della spesa) .			16,300,000.—
A) servizio trazione		9,100,000	
1. Scorte fisse per le officine dei depositi . . .	3,800,000		
2. Parco sale montate e carrelli completi . . .	5,300,000		
B) servizio veicoli		6,900,000	
1. Scorte fisse per le squadre di rialzo	1,400,000		

2. Parco sale montate e carrelli completi 5,500,000

C) esercizio navigazione 300,000

Totale del § 2 . . . 128,900,000.—

Totale del titolo III . . . 358,900,000.—

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(*Legge* 9 *luglio* 1908, *n.* 418).

59. Ritenute al personale: . . . . 11,600,000.—

A) Ordinarie (lettera *a* dell'art. 3 e parte prima dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 5,50 % 10,400,000

Id. id. id. 3,50 % 10,000

B) Straordinarie (lettera *b* dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . 1,000,000

C) Riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 50,000

D) Entrate diverse 140,000

60. Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale (lettera *c* dell'art. 3 e art. 4 ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 33-*A*, *B* e *C* della spesa) . . . . 18,036,000.—

61. Quota del 2 % sul prodotto lordo del traffico (lettera *d* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 33-*D* ed *E* della spesa) . . . . 12,074,000.—

62. Sovratasse sui trasporti delle ferrovie concesse all'industria privata . . . . 4,000.—

63. Interessi: . . . . 13,000,000.—

A) sulle somme costituenti i patrimoni dei cessati Istituti di previdenza ferroviari (lettera *g* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 5,000,000

B) sulle somme accumulate presso la Cassa depositi e prestiti a termini degli articoli 21 e 23 della legge 29 marzo 1900, n. 101 (lettera *h* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	3,500,000	
C) sulle somme dovute dalla Società delle ferrovie Meridionali per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso per il periodo anteriore al 1° luglio 1885 (lettera *i* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	per memoria	
D) sulle somme eventualmente dovute dalle cessate Società ferroviarie esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso durante il periodo dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 (lettera *l* dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	per memoria	
E) sulle somme versate alla Cassa Depositi e prestiti per residui annuali della gestione del fondo pensioni e sussidi (lettera *m* dell'art. 3 ed articolo 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418) .	4,500,000	
64. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nell'Amministrazione di valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi		500,000.—
65. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 89 della spesa)		7,200.—
Totale del titolo IV . . .		55,221,200.

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri

(*Legge* 14 *luglio* 1907, *n.* 553).

PATRIMONIO.

66. Somme mutuate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 90 della spesa)	per memoria

GESTIONE.

67. Affitto delle case	800,000.—
68. Proventi diversi	per memoria
69. Prelevamenti dal fondo di riserva (terzo capoverso dell'art. 10 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907 n. 553, approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233)	per memoria
Totale del titolo V . . .	800,000.—

TITOLO VI.

Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.

(*Legge* 19 *giugno* 1913, *n.* 641).

70. Contributo dell'Amministrazione in ragione del 6 per mille dei prodotti del traffico	3,625,000.—
71. Contributo del personale in ragione del 6 per mille dello stipendio o paga	1,450,000.—
72. Multe al personale	350,000.—
73. Quota sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire 100	45,000.—
74. Ritenute del personale per assegni supplementari vitalizi	per memoria
75. Interessi sul fondo dell'opera di previdenza a favore degli orfani e buonuscita	15,000.—
76. Entrate eventuali	per memoria
Totale del titolo VI . . .	5,485,000.—

TITOLO VII.

Operazioni per conto di terzi.

§ 1. — OPERAZIONI ATTINENTI AI TRASPORTI.

77. Depositi a garanzia (cap. 104 della spesa): . .		7,000,000.—
A) per richiesta di vagoni	1,200,000	
B) per biglietti d'abbonamento	1,200,000	
C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana	4,600,000	

78. Ricuperi di tasse doganali e di somme anticipate ai mittenti (cap. 105 della spesa)		75,000,000.—
79. Incasso di assegni sulle merci (cap. 106 della spesa)		215,000,000.—
80. Tasse di trasporto da rimborsarsi in base a convenzione (cap. n. 107 della spesa)		2,000,000.—
81. Tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 108 della spesa)		1,100,000.—
82. Prodotti dei tronchi in esercizio speciale: . . .		900,000.—
A) confine francese-Modane (cap. 109-A della spesa)	740,000	
B) Cerignola Campagna-Cerignola Città (cap. 109-B della spesa).	90,000	
C) Desenzano-Lago di Garda (cap. 109-C della spesa)	70,000	
83. Accrediti a ferrovie, amministrazioni e ditte diverse per operazioni regolate nella contabilità dei prodotti (cap. 110 della spesa)		120,000,000.—
84. Ricuperi di crediti per trasporti in conto corrente da Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 111 della spesa)		18,000,000.—
A) Ministero della Guerra	7,000,000	
B) Amministrazioni e Ditte diverse . . .	11,000,000	
Totale del § 1 . . .		439,000,000.—

§ 2. — Operazioni attinenti al personale.

85. Ritenute per sequestri e cessioni delle competenze del personale (cap. 112 della spesa). . . .		6,000,000.—
86. Ritenute per anticipazioni ed addebiti (cap. 113 della spesa)		3,000,000.—
87. Ritenute per massa vestiario (cap. 114 della spesa)		1,500,000.—
88. Contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi (articoli 9 e 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) (capitolo n. 115 della spesa) .		400,000.—
A) 2 per cento dell'importo della cessione	200,000	
B) Ritenute fisse	140,000	
C) Reintegri al fondo	45,000	
D) Interessi	15,000	

89. Contributo al fondo di garanzia per le cessioni di salari (articoli 6 e 7 della legge 13 luglio 1910, n. 444) (capitolo n. 116 della spesa)		400,000.—
A) 2.50 per cento dell'importo della cessione	180,000	
B) Ritenute fisse	200,000	
C) Reintegri al fondo	10,000	
D) Interessi	10,000	
90. Competenze di avvocati e procuratori poste a carico della controparte ed introitate nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione (articoli 42 e 45 delle norme per il riordinamento e pel funzionamento del servizio legale dell'Amministrazione, approvate con R. decreto 10 maggio 1908, n. 280 (cap. 117 della spesa) .		per memoria
Totale del § 2 . . .		11,300,000.—

§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.

91. Ministero dei lavori pubblici - costruzione di nuove linee (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 118 della spesa).		5,000,000.—
A) Anticipazioni per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni	4,900,000	
B) Ricupero delle spese per studi, dirigenza e sorveglianza dei lavori . . .	100,000	
92. Ministero dell'interno - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 119 della spesa):		400,000.—
A) Manutenzione e riparazione vetture cellulari	20,000	
B) Impianti prestazioni e forniture diverse	380,000	
93. Ministero della guerra - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione militare (cap. 120 della spesa):		700,000.—
A) Riparazione attrezzi per trasporti di truppe	350,000	
B) Impianti, prestazioni e forniture diverse	350,000	

94. Ministero della guerra - Esercizio militare delle linee Torino-Torre Pellice e Bricherasio-Barge (cap. 121 della spesa)		200,000.—
95. Ministero delle poste e dei telegrafi - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (cap. 122 della spesa):		3,000,000.—
A) Riparazione vetture postali	300,000	
B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali	250,000	
C) Trasporto valigie ed effetti postali . .	2,350,000	
D) Impianti, prestazioni e forniture diverse	100,000	
96. Ministero delle poste e dei telegrafi - Lavori alle linee telegrafiche e telefoniche per conto dell'Amministrazione (cap. 123 della spesa)		500,000.—
97. Ministero delle colonie - Anticipazioni e rimborsi per forniture e prestazioni per l'impianto e l'esercizio di ferrovie in Libia (cap. 124 della spesa):		5,000,000.—
A) In conto esercizio	1,000,000	
B) In conto costruzioni	4,000,000	
98. Rimborsi del consorzio del porto di Genova per lavori eseguiti per suo conto dalla azienda ferroviaria (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (capitolo 125 della spesa)		100,000.—
99. Accrediti ad Amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni (capitolo 126 della spesa)		per memoria
100. Servizio delle costruzioni - Ricupero di spese (capitolo 127 della spesa):		per memoria
A) Servizio centrale	per memoria	
B) Studi e direzioni di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi . .	per memoria	
C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici	per memoria	
Totale del § 3 . . .		14,900,000.—
Totale del titolo VII . . .		465,200,000.—

TITOLO VIII.

Partite di giro

101. Tasse erariali (cap. 128 della spesa):		50,650,000.—
A) Tassa sui trasporti	42,000,000	
B) Tassa sull'assicurazione delle merci .	5,000	
C) Tassa di bollo sui trasporti	4,500,000	
D) Tassa di bollo a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908	4,145,000	
102. Imposte e tasse ritenute al personale (cap. 129 della spesa):		10,700,000.—
A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi e sulle competenze accessorie	8,700,000	
B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni	1,600,000	
C) Marche da bollo.	160,000	
D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908	240,000	
103. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo 130 della spesa):		150,000.—
A) Imposta normale	150,000	
B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908 . . .	per memoria	
104. Imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (capitolo 131 della spesa)		30,000.—
105. Mandati di anticipazione estinti (capitolo 132 della spesa)		per memoria
Totale del titolo VIII . . .		61,530,000.—

RIASSUNTO DELL'ENTRATA

ENTRATE D'ESERCIZIO E FONDI PER AUMENTI PATRIMONIALI.

Titolo I. - Parte ordinaria.	
§ 1. - Prodotti del traffico	603,700,000.—
§ 2. - Introiti indiretti dell'esercizio	28,440,000.—

§ 3. - Entrate eventuali	3,500,000.—
§ 4. - Introiti per rimborsi di spesa	50,915,000.—
§ 5. - Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa	»
Totale titolo I - Parte ordinaria . . .	686,555,000.—
Titolo II. - Parte straordinaria	165,000,000.—
Totale delle entrate ordinarie e straordinarie . . .	851,555,000.—

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. - Magazzini ed officine.	
§ 1. - Gestione autonoma dei magazzini	230,000,000.—
§ 2. - Officine e scorte	128,900,000.—
Titolo IV. - Gestione del fondo pensioni e sussidi . .	55,221,200.—
Titolo V. - Gestione delle case economiche pei ferrovieri	800,000.—
Titolo VI. - Opera di previdenza per gli orfani ecc. .	5,485,000.—
Titolo VII. - Operazioni per conto di terzi.	
§ 1. - Operazioni attinenti ai trasporti	439,000,000.—
§ 2. - Operazioni attinenti al personale	11,300,000.—
§ 3. - Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati . . .	14,900,000.—
Totale delle gestioni speciali ed autonome	885,606,200.—
Titolo VIII. - Partite di giro	61,530,000.—
Totale generale dell'entrata	1,798,691,200.—

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro del tesoro

CARCANO.

SPESA

TITOLO I.

Parte ordinaria

SEZIONE I. — SPESE D'ESERCIZIO.

(*Art.* 19, *primo capoverso e art.* 20 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429 *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372).

§ 1. — DIREZIONE GENERALE.

SERVIZI CENTRALI: SEGRETARIATO - PERSONALE - SANITARIO - LEGALE - RAGIONERIA (ESCLUSI I SERVIZI DELL'ESERCIZIO) E UFFICIO STRALCIO.

1. Personale			7,800,000.—
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe .		6,600,000	
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		1,100,000	
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		100,000	
2. Forniture, spese ed acquisti			450,000.—
A) Forniture di magazzino		200,000	
1) Stampati e cancelleria . .	130,000		
2) Materie per illuminazione e riscaldamento	10,000		
3) Ricambio del materiale d'inventario	10,000		
4) Materie per la pulizia dei locali e per usi diversi . . .	50,000		
B) Spese dirette		250,000	
1) Illuminazione e riscaldamento	100,000		
2) Riparazione del materiale di inventario	30,000		
3) Spese per altri titoli diversi	120,000		
Totale del § 1 . . .			8,250,000.—

§ 2. — Servizio approvvigionamenti.

3. Personale				6,400,000.—
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe .			4,620,000	
1) Servizio centrale		1.250,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie		3,370,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie			1,080,000	
1) Servizio centrale		280,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie		800,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			700,000	
1) Servizio centrale		85,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie		665,000		
4. Forniture, spese ed acquisti				1,500,000.—
A) Forniture dei magazzini			380,000	
1) Servizio centrale		40,000		
a) Stampati e cancelleria	31,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	5,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	700			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	3,300			
2) Magazzini, depositi ed agenzie		340,000		
a) Stampati e cancelleria	70,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	74,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	57,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	139,000			

B) Spese dirette			1,120,000	
1) Servizio centrale		165,000		
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	11,000			
b) Riparazione del materiale di inventario	5,000			
c) Spese per altri titoli diversi . . .	149,000			
2) Magazzini, depositi ed agenzie		955,000		
a) Illuminazione e riscaldamento . .	53,000			
b) Riparazione del materiale di inventario	38,000			
c) Spese per altri titoli diversi . . .	864,000			
Totale del § 2 . . .				7,900,000.—

§ 3. — SERVIZIO MOVIMENTO.

5. Personale			97,500,000.—
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe		70,200,000	
1) Servizio centrale . . .	1,600,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti	7,700,000		
3) Riparti tecnici	1,000,000		
4) Stazioni	47,500,000		
5) Depositi del personale viaggiante	12,400,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		21,170,000	
1) Servizio centrale . . .	270,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti	1,200,000		
3) Riparti tecnici	300,000		
4) Stazioni	9,600,000		
5) Depositi del personale viaggiante	9,800,000		

C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			6,130,000	
1) Servizio centrale . . .		50,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti		100,000		
3) Riparti tecnici		150,000		
4) Stazioni		5,400,000		
5) Depositi del personale viaggiante		430,000		
6. Forniture, spese ed acquisti				38,700,000.—
A) Forniture dei magazzini			7,145,000	
1) Servizio centrale		45,000		
a) Stampati e cancelleria	30,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	5,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	1,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi .	9,000			
2) Divisioni, sezioni e riparti		295,000		
a) Stampati e cancelleria	210,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	40,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	15,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi .	30,000			
3) Riparti tecnici		58,000		
a) Stampati e cancelleria	9,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	9,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	20,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi .	20,000			

4) Stazioni		4,580,000
a) Stampati e cancelleria	800,000	
b) Materie per illuminazione . . .	1,350,000	
c) Materie per riscaldamento	850,000	
d) Ricambio del materiale di inventario	380,000	
e) Materie per pulizia ed usi diversi	1,200,000	
4) Condotta locomotive a vapore		
5) Depositi del personale viaggiante		127,000
a) Stampati e cancelleria	45,000	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	20,000	
c) Ricambio del materiale d'inventario	45,000	
d) Materiale per pulizia ed usi diversi	17,000	
6) Convogli		1,710,000
a) Materie per illuminazione ad olio .	400,000	
b) Materie per illuminazione a gas .	40,000	
c) Materie per illuminazione elettrica, compreso il ricambio degli accumulatori	170,000	
d) Materie per il servizio di riscaldamento, compreso il ricambio delle scaldine	100,000	
e) Ricambio copertoni ed attrezzi dei veicoli	1,000,000	

7. Materie per il funzionamento e la manutenzione del telegrafo, dei segnali elettrici e degli orologi		330,000	
B) Spese dirette			31,555,000
1) Servizio centrale		37,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	11,400		
b) Riparazione del materiale d'inventario	7,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	18,600		
2) Divisioni, sezioni e riparti .		210,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	80,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario	40,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	90,000		
3) Riparti tecnici		240,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	12,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario	28,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	200,000		
4) Stazioni		23,343,000	
a) Illuminazione . .	1,700,000		
b) Riscaldamento .	1,100,000		
c) Riparazione del materiale d'inventario	500,000		
d) Manovre con locomotive e con carrelli trasbordatori .	13,200,000		
e) Manovre ed altri servizi di stazione appaltati	6,500,000		
f) Spese per altri titoli diversi . . .	343,000.		

5) Depositi del personale viaggiante . . . . :		220,000		
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	25,000			
b) Riparazione del materiale d'inventario	30,000			
c) Spese per altri titoli diversi . . .	165,000			
6) Convogli		2,025,000		
a) Illuminazione a gas	20,000			
b) Illuminazione elettrica	1,300,000			
c) Riscaldamento dei treni	550,000			
d) Riparazione copertoni ed altri attrezzi dei veicoli	155,000			
7) Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni		5,200,000		
8) Manutenzione delle linee telegrafiche		280,000		
7. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo				1,200,000.—
Totale del § 3 . . .				137,400,000.—

§ 4. — Servizio commerciale.

8. Personale				6,000,000.—
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe .			4,550,000	
1) Servizio centrale		650,000		
2) Controlli prodotti		3,900,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie			1,400,000	
1) Servizio centrale		140,000		
2) Controlli prodotti		1,260,000		

Voce				
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			50,000	
1) Servizio centrale		8,000		
2) Controlli prodotti		42,000		
9. Forniture, spese ed acquisti				320,000.—
A) Forniture dei magazzini			190,000	
1. Servizio centrale		16,000		
a) Stampati e cancelleria	14,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	1,000			
c) Ricambio del materiale d'inventario	200			
d) Materie per pulizia ed usi diversi .	800			
2. Controlli prodotti		174,000		
a) Stampati e cancelleria	150,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	4,000			
c) Ricambio del materiale d'inventario	2,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi .	18,000			
B) Spese dirette			130,000	
1. Servizio centrale		10,000		
a) Illuminazione e riscaldamento . .	4,000			
b) Riparazione del materiale d'inventario	1,600			
c) Spese per altri titoli diversi . . .	4,400			
2. Controlli prodotti		120,000		
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	72,000			
b) Riparazione del materiale d'inventario	10,000			

c) Spese per altri titoli diversi . . .	38,000		
Totale del § 4 . . .			6,320,000.—

§ 5. — SERVIZIO TRAZIONE.

10. Personale			43,500,000. -
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe .		25,500,000	
1) Servizio centrale	905,000		
2. Divisioni e riparti di ispezione	2,800,000		
3) Depositi locomotive a vapore (Dirigenza e servizio interno)	4,000,000		
4) Condotta locomotive a vapore (macchinisti, fuochisti e funzionanti)	17,410,000		
5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, centrali elettriche, personale di condotta) . . .	355,000		
6) Ventilazione delle gallerie .	30,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		16,500,000	
1. Servizio centrale	120,000		
2) Divisioni, e riparti di ispezione	400,000		
3) Depositi locomotive a vapore (Dirigenza e servizio interno)	1,300,000		
4) Condotta locomotive a vapore (macchinisti, fuochisti e funzionanti)	14,435,000		
5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, centrali elettriche, personale di condotta) . . .	230,000		
6) Ventilazione delle gallerie .	15,000		

C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			1,500,000	
1) Servizio centrale		10,000		
2) Divisioni e riparti di ispezione		50,000		
3) Depositi locomotive a vapore (dirigenza e servizio interno)		1,100,000		
4) Condotta locomotive a vapore (macchinisti, fuochisti e funzionanti)		270,000		
5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, centrali elettriche, personale di condotta) . . .		68,000		
6) Ventilazione delle gallerie .		2,000		
11. Forniture, spese ed acquisti				71,800,000. —
A) Forniture dei magazzini			67,700,000	
1) Servizio centrale		30,000		
a) Stampati e cancelleria	21,000			
b) Materie per illuminazione e riscalmento	4,000			
c) Ricambio del materiale d'inventario	1,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi .	4,000			
2) Divisioni e riparti di ispezione		105,000		
a) Stampati e cancelleria	80,000			
b) Materiale per illuminazione e riscalmento	6,000			
c) Ricambio del materiale d'inventario	2,500			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	16,500			
3) Locomozione		67,565,000		
a) Stampati e cancelleria	55,000			

b) Materie per illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	200,000		
c) Ricambio del materiale d'inventario	120,000		
d) Combustibile per la locomozione a vapore	62,000,000		
e) Materie per untura locomotive e illuminazione esterna dei convogli a vapore	2,600,000		
f) Combustibile e altre materie per stazioni centrali elettriche	700,000		
g) Materie per untura ed illuminazione esterna dei locomotori e dei convogli a trazione elettrica	25,000		
h) Combustibile e altre materie per motori fissi dei depositi e dei rifornitori e per carrelli traversatori delle stazioni	400,000		
i) Combustibile ed altre materie per motori fissi dei ventilatori delle gallerie	115,000		
k) Materie per usi diversi	1,350,000		
B) Spese dirette			4,100,000
1) Servizio centrale		35,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	10,000		

b) Riparazione del materiale di inventario	4,000		
c) Spese per altri titoli diversi	21,000		
2) Divisioni e riparti d'ispezione		90,000	
a) Illuminazione e riscaldamento	42,000		
b) Riparazione del materiale di inventario	10,000		
c) Spese per altri titoli diversi	38,000		
3) Locomozione		3,975,000	
a) Illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	345,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario	140,000		
c) Riparazione al materiale d'inventario delle centrali elettriche	4,500		
d) Fornitura e pompatura d'acqua	1,750,000		
e) Energia elettrica fornita da terzi	620,000		
f) Prestazioni di altre ferrovie	120,000		
g) Spese diverse per le centrali elettriche	64,000		
h) Spese diverse per la ventilazione delle gallerie	15,000		
i) Spese per altri titoli diversi	916,000		
12. Manutenzione locomotive			32,500,000
A) Eseguita nelle officine dell'Amministrazione (cap. 55 *A* e 55 *B* dell'entrata)		28,900,000	
1. Locomotive, tenders e automotrici a vapore	28,300,000		

2. Locomotori elettrici ed automotrici elettriche	400,000		
3. Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici	200,000		
b) Eseguita dall'industria privata (capitolo 55 *C* dell'entrata)		3,600,000	
1. Locomotive, tenders e automotrici a vapore	3,565,000		
2. Locomotori elettrici ed automotrici elettriche	10,000		
3. Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici	25,000		
Totale del § 5 . . .			147,800,000.—

§ 6. — Servizio veicoli.

13. Personale			6,500,000.—
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe .		4,530,000	
1. Servizio centrale	800,000		
2. Divisioni e reparti	1,130,000		
3. Pulizia, verifica ed untura veicoli	2,600,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		920,000	
1. Servizio centrale	107,000		
2. Divisioni e riparti . . .	232,000		
3. Pulizia, verifica ed untura veicoli	581,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		1,050,000	
1. Servizio centrale	10,000		
2. Divisioni e riparti	12,000		
3. Pulizia, verifica ed untura veicoli	1,028,000		
14. Forniture, spese ed acquisti			1,000,000.—
A) Forniture dei magazzini		800,000	
1. Servizio centrale	58,000		
a) Stampati e cancelleria . . . 39,000			

b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	9,000		
c) Ricambio del materiale di inventario . . .	1,000		
d) Materie per pulizia ed usi diversi	9,000		
1. Divisioni e riparti . . .		33,000	
a) Stampati e cancelleria	24,000		
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	2,000		
c) Ricambio del materiale di inventario . . .	2,000		
d) Materie per pulizia ed usi diversi . ! . . .	5,000		
3. Pulizia, verifica ed untura veicoli		709,000	
a) Stampati e cancelleria	7,000		
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	32,000		
c) Ricambio del materiale di inventario . . .	17,000		
d) Combustibile ed altre materie per generatori di vapore pel riscaldamento dei treni	260,000		
e) Materie per untura e pulizia veicoli	363,000		
f) Materie per usi diversi	30,000		
B) Spese dirette			200,000
1. Servizio centrale		24,000	

a) Illuminazione e riscaldamento .	8,000			
b) Riparazione del materiale d'inventario . . .	8,000			
c) Spese per altri titoli diversi . .	8,000			
2. Divisioni e riparti . . .		24,000		
a) Illuminazione e riscaldamento .	6,000			
b) Riparazione del materiale d'inventario . . .	4,000			
c) Spese per altri titoli diversi . .	14,000			
3. Pulizia, verifica ed untura veicoli		152,000		
a) Illuminazione e riscaldamento .	9,000			
b) Riparazione del materiale d'inventario . . .	12,000			
c) Pulizia veicoli .	2,000			
d) Prestazioni di altre ferrovie .	94,000			
e) Diversi	35,000			
15. Manutenzione veicoli				36,000,000.—
A) Eseguita dall' amministrazione (capitolo 56-*A* e 56-*B* dell'entrata)			23,000,000	
1. Carrozze		12,000,000		
2. Bagagliai		2,500,000		
3. Carri		8,500,000		
B) Eseguita dall'industria privata (capitolo 56-*C* dell'entrata)			13,000,000	
1. Carrozze		3,500,000		
2. Bagagliai		500,000		
3. Carri		9,000,000		
Totale del § 6 . . .				43,500,000.—

§ 7. — Servizio lavori.

Voce				
16. Personale				51,000,000. —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . .			31,000,000	
1. Servizio centrale		1,300,000		
2. Divisioni, sezioni e riparti		7,700,000		
3. Sorveglianza della linea .		10,660,000		
4. Manutenzione della linea .		10,320,000		
5. Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica .		270,000		
6. Operai		750,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie			6,550,000	
1. Servizio centrale		365,000		
2. Divisioni, sezioni e riparti		1,225,000		
3. Sorveglianza della linea .		1,980,000		
4. Manutenzione della linea .		2,450,000		
5. Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica .		115,000		
6. Operai		415,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			13,450,000	
1. Servizio centrale		100,000		
2. Divisioni, sezioni e riparti .		592,000		
3. Sorveglianza della linea .		2,176,000		
4. Manutenzione della linea .		10,060,000		
5. Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica .		202,000		
6. Operai		320,000		
17. Forniture, spese ed acquisti				3,500,000. —
A) Forniture di magazzino . .			2,600,000	
1. Servizio centrale		100,000		
a) Stampati e cancelleria . . .	55,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	15,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	10,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	20,000			

2. Divisioni, sezioni e riparti.		380,000	
a) Stampati e cancelleria	260,000		
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	70,000		
c) Ricambio del materiale di inventario	15,000		
d) Materie per pulizia ed usi diversi	35,000		
3. Linea		2,120,000	
a) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	880,000		
b) Ricambio del materiale di inventario	410,000		
c) Materie per pulizia ed usi diversi	830,000		
B) Spese dirette			900,000
1. Servizio centrale		100,000	
a) Illuminazione e riscaldamento .	20,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario . . .	30,000		
c) Spese per altri titoli diversi . .	50,000		
2. Divisioni, sezioni e riparti		230,000	
a) Illuminazione e riscaldamento .	100,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario . . .	40,000		
c) Spese per altri titoli diversi . .	90,000		
3. Linea		570,000	
a) Illuminazione e riscaldamento .	20,000		

b) Riparazione del materiale d'inventario . . .	280,000		
c) Sgombro di neve	120,000		
d) Spese per titoli diversi	150,000		
18. Manutenzione della linea			21,000,000.—
A) Forniture di magazzino		14,030,000	
1. Corpo stradale, chiusure e piantagioni	450,000		
2. Ponti, viadotti, ecc. . . .	110,000		
3. Gallerie	2,000		
4. Fabbricati e dipendenze .	140,000		
5. Meccanismi fissi e condotte d'acqua	700,000		
6. Massicciata	10,000		
7. Traverse e legnami d'armamento, comprese le traverse in ferro ed in cemento	12,533,000		
8. Impianti fissi per trazione elettrica	85,000		
B) Spese dirette		6,970,000	
1. Corpo stradale, chiusure e piantagioni	900,000		
2. Ponti, viadotti, ecc. . . .	420,000		
3. Gallerie	70,000		
4. Fabbricati, ecc.	4,500,000		
5. Meccanismi fissi, ecc. . .	380,000		
6. Massicciata	550,000		
7. Traverse e legnami d'armamento	140,000		
8. Impianti fissi per trazione elettrica	10,000		
		Totale del § 7 . . .	75,500,000.—

§ 8. — Linee complementari a scartamento ridotto.
(Gruppo Sicilia).

19. Personale		400,000.—
A) Direzione dell'esercizio . . .	50,000	
B) Stazioni e depositi personale viaggiante	85,000	

C) Convogli		10,000	
D) Condotta locomotive . . .		65,000	
E) Depositi		20,000	
F) Linea		170,000	
20. Forniture, spese ed acquisti			190,000.—
A) Forniture di magazzino . . .		152,500	
1. Direzione di esercizio . . .	2,200		
2. Stazioni e depositi personale viaggiante . .	11,200		
3. Convogli . . .	5,100		
4. Locomozione .	130 500		
5. Untura e pulizia veicoli . .	1,500		
6. Linea	2,000		
B) Spese dirette		37,500	
1. Direzione di esercizio . . .	1,200		
2. Stazioni e depositi personale viaggiante . .	4,000		
3. Convogli . . .	200		
4. Indennizzi . .	1,000		
5. Locomozione . .	30,600		
6. Untura e pulizia veicoli . .	200		
7. Linea	300		
21. Manutenzione materiale rotabile			100,000.—
A) Locomotive		40,000	
B) Carrozze		25,000	
C) Bagagliai		5,000	
D) Carri		30,000	
22. Manutenzione della linea			60,000.—
A) Forniture di magazzino . .		50,000	
B) Spese dirette		10,000	
		Totale del § 8 . . .	750,000.—

§ 9. — Esercizio navigazione.

23. Personale			1,700,000. —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe .		375,000	
1. Ufficio centrale	125,000		
2. Uffici distaccati	120,000		
3. Personale di coperta . . .	55,000		
4. Personale di macchina . .	75,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		150,000	
1. Ufficio centrale	30,000		
2. Uffici distaccati	25,000		
3. Personale di coperta . . .	45,000		
4. Personale di macchina . .	50,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		1,175,000	
1. Ufficio centrale	2,500		
2. Uffici distaccati	13,500		
3. Personale di coperta . .	382,000		
4. Personale di macchina . .	656,000		
5. Personale ausiliario . . .	121,000		
24. Forniture, spese ed acquisti			3,500,000. —
A) Forniture di magazzini		2,720,000	
1. Servizio centrale — Uffici distaccati	13,000		
a) Stampati e cancelleria 10,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . 300			
c) Ricambio del materiale d'inventario 900			
d) Materie per pulizia ed usi diversi 1,800			
2. Piroscafi		2,706,700	
a) Combustibile	2,393,000		
b) Materie di consumo per scafo e camera	100,000		
c) Materie di consumo per macchine	144,500		

d) Ricambio del materiale d'inventario		43,200		
e) Materie per manutenzione e riparazione piroscafi		26,000		
3. Materie per la manutenzione del materiale portuale			300	
B) Spese dirette			780,000	
1. Ufficio centrale - Uffici distaccati		279,000		
a) Illuminazione e riscaldamento	4,000			
b) Riparazione del materiale di inventario	1,000			
c) Spese per altri titoli diversi	274,000			
2. Piroscafi		500,000		
a) Riparazione e manutenzione scafo e camera	150,000			
b) Riparazione e manutenzione macchine	100,000			
c) Spese per altri titoli diversi	250,000			
3. Manutenzione del materiale portuale		1,000		
25. Indennizzi				per memoria
26. Ancoraggi e spese portuali				320,000.—
27. Noleggio di piroscafi				per memoria
Totale del § 9				5,520,000.—

§ 10. — Navigazione dello stretto di Messina.

28. Personale		420,000.—
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	160,000	
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie	150,000	

C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			110,000	
29. Forniture, spese ed acquisti				520,000.—
A) Forniture de imagazzini			470,000	
1. Ufficio		3,000		
2. Ferry-boats		465,000		
a) Combustibile . .	376,000			
b) Materie di consumo per scafo e camera	40,000			
c) Materie di consumo per macchine	37,000			
d) Ricambio del materiale di inventario	12,000			
3. Materie per la manutenzione degli approdi		2,000		
B) Spese dirette			50,000	
1. Uffici		3,000		
2. Ferry-boats		46,000		
a) Riparazione e manutenzione scafo e camera	25,000			
b) Riparazione e manutenzione macchine	17,000			
c) Spese per altri titoli diversi . . .	4,000			
3. Manutenzione degli approdi		1,000		
			Totale del § 10 . . .	940,000.—

§ 11. — Spese generali dell'Amministrazione.

30. Consiglio generale e Commissioni compartimentali tali del traffico (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		10,000.—
31. Avvisi, orari, stampati e pubblicazioni diverse . .		800,000.—
A) Forniture di magazzino	25,000	
B) Spese dirette	775,000	

32. Imposte e tasse		3,700,000. —
A) Imposta erariale e sovrimposta sui terreni e fabbricati	1,900,000	
B) Imposte e tasse diverse	10,000	
C) Imposta di ricchezza mobile a carico dell'esercizio, sulle competenze del personale (art. 19 della legge 22 aprile 1905, n. 137)	1,790,000	
33. Contributo al fondo pensioni e sussidi		30,110,000. —
A) Contributo in rapporto agli assegni del personale (art. 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 60 dell'entrata)	17,951,000	
B) Contributo in rapporto agli assegni del personale delle ferrovie complementari sicule (cap. 60 dell'entrata) . .	20,000	
C) Contributo in rapporto agli assegni del personale di navigazione (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 60 dell'entrata)	65,000	
D) Quota del 2 % sul prodotto lordo del traffico (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 61 dell'entrata)) . . .	12,020,000	
E) Quota del 2 % sul prodotto lordo della navigazione (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 61 dell'entrata)	54,000	
34. Spese per assegni e indennità diverse al personale .		2,400,000. —
A) Assegni di disponibilità	per memoria	
B) Quota di compartecipazione nella spesa delle forniture di vestiario	540,000	
C) Indennità di legge al personale operaio ed alle rispettive famiglie per inabilità permanente o per morte in conseguenza d'infortunio sul lavoro .	1,553,000	
D) Pensioni di grazia concesse dalle Amministrazioni precedenti	21,000	
E) Quote di pensioni o di indennità spettanti al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332)	56,000	
F) Quote di pensioni o d'indennizzi spettanti al personale di navigazione proveniente dalla R. Marina art. 10 (art. 10 della legge 5 aprile 1908,		

n. 111 e articoli 8 e 9 della legge 25 giugno 1909, n. 372) . . . . per memoria

G) Premi di assicurazione di avventizi alla Cassa Nazionale invalidità e vecchiaia 30,000

H) Indennità corrisposta ad agenti stabili non soggetti a ritenuta per pensioni, esonerati dal servizio od alle rispettive famiglie 200,000

35. Assegni di esonero (art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . 300,000.—

36. Gratificazioni al personale . . . . 7,500,000.—

A) Per eccezionali trasporti, servizi faticosi e benemerenze speciali (art. 4, comma 1 della legge 13 aprile 1911, n. 310) 1,330,000

B) Per il personale dei primi sei gradi (art. 4, comma 2° della legge suddetta) 670,000

C) Per il personale, escluso quello dirigente, in dipendenza delle economie sulle spese di personale (art. 3 della legge suddetta) 5,500,000

37. Oblazioni e sussidi al personale . . . . 800,000.—

38. Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . 1,200,000.—

A) A totale carico dell'Amministrazione ferroviaria 325,000

1. Forniture di magazzino . . 175,000
2. Spese dirette 150,000

B) In comune col fondo pensioni e sussidi . 875,000

39. Spese giudiziali e contenziose . . . . 600,000.—

40. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'ufficio e di magazzino . . . . 1,000,000.—

A) Forniture di magazzino 20,000

B) Spese dirette 980,000

41. Indennizzi . . . . 2,000,000.—

A) Per danni alle persone in seguito ad infortuni 1,800,000

B) Per danni alle proprietà a causa dell'esercizio 200,000

42. Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio		520,000.—
43. Spese per la sorveglianza dei trasporti		185,000.—
44. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre amministrazioni . . .		1,800,000.—
45. Compensi ad amministrazioni ferroviarie pei servizi coi loro treni		850,000. —
A) Amministrazioni nazionali	250,000	
B) Amministrazioni estere	600,000	
46. Spese eventuali		4,500,000.—
A) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie, ecc.	100,000	
B) Premi per anticipata consegna di materiali o per anticipata ultimazione di lavori	100,000	
C) Differenze di cambio	1,000,000	
D) Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino (cap. 51-*C* dell'entrata)	1,600,000	
E) Premi di assicurazione contro gli incendi	»	
F) Concorso nelle spese degli Uffici internazionali di liquidazione dei trasporti .	50,000	
G) Diverse	1,650,000	
Totale del § 11 . . .		58,275,000.—

§ 12. — Servizi secondari.

47. Servizi accessori ad impresa od in economia . . .		860,000.—
A) Spese per il servizio di affissione nelle stazioni e nei treni	55,000	
B) Spese per le rivendite dei libri e giornali	360,000	
C) Quota dovuta all'impresa per noleggio cuscini	365,000	
D) Spese per il servizio dei *camions* automobili	per memoria	
E) Recapito telegrammi per espresso . . .	2,000	
F) Forniture di magazzino per i servizi accessori in economia	»	
G) Diversi	78,000	

48. Servizi speciali marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova Molo vecchio . . .		4,500,000.—
A) Personale stabile e in prova - Stipendi e paghe	215,000	
B) Personale stabile e in prova - Competenze accessorie	65,000	
C) Personale avventizio - Paghe e competenze accessorie	170,000	
D) Forniture di magazzino	140.000	
E) Energia elettrica	110,000	
F) Manutenzione materiale e spese diverse .	3,800,000	
49. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553) .		500,000.—
Totale del § 12 . . .		5,860,000.—
Totale sezione I . . .		498,015,000.—

. . . .

Sezione II. — Spese complementari.

(*Art.* 14 *della legge* 19 *luglio* 1906, *n.* 362; *art.* 20, *primo capoverso, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429, *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372).

50. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 37 e 38 dell'entrata)		4,800,000.—
A) Spese per lavori a contratto ed in economia	4,570,000	
B) Forniture di magazzino	90,000	
C) Trasporti	25,000	
D) Espropriazioni	30,000	
E) Spese diverse	10,000	
F) Contributo Consorzi idraulici	75,000	
51. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 39 dell'entrata)		8,080,000.—
Rinnovamento e rifacimento di tratti continui	4,580,000	
Ricambi saltuari	3,500,000	

52. Rinnovamento del materiale rotabile (cap. 40 e 46 dell'entrata)			15,000,000.—
53. Spese complementari delle ferrovie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (cap. 43 dell'entrata) . .			50,000.—
A) Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore		20,500	
1. Forniture di magazzino . .	15,000		
2. Altre spese	5,000		
	===		
B) Rinnovamento della parte metallica dell'armamento		20,500	
C) Rinnovamento del materiale rotabile . .		9,000	
54. Rinnovamento dei piroscafi (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 41 dell'entrata)			660,000.—
55. Migliorie alle linee a carico dell'esercizio (cap. 42 dell'entrata)			per memoria
Totale della sezione II . . .			28,590,000.—

Sezione III. — Spese accessorie.

(Art. 20, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372).

§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.

56. Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento		85,904,180.95
A) del valore del materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino (art. 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261)	23,283,409.20	
B) delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . .	2,360,392.14	
C) delle somme fornite per spese patrimoniali (art. 1 della legge 23 dicemb. 1906, n. 638)	57,570,891.65	
D) delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908	1,105,136.18	

E) delle somme fornite per acquisto di 4000 carri e per costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione 1,079,722.48

F) delle somme fornite per il materiale di navigazione in eccedenza ai 15 milioni (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) 504,629.30

57. Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638) . . . . 1,862,500.—

A) per le liquidazioni delle gestioni ferroviarie sociali . . . . 10,000.—

B) aumenti della dotazione di magazzino . per memoria

C) per spese patrimoniali . . . . 1,662,500.—

D) per materiali di navigazione in eccedenza ai 15 milioni . . . . 15,000.—

E) per lavori dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908 . . . . 45,000.—

F) per acquisto di 4000 carri e costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione . . . . 110,000.—

G) per il capitale rimborsato dei certificati di credito 3,65 per cento . . . . . . 20,000.—

58. Annualità dovute al tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) 645,819.05

59. Assegnazione al fondo di riserva per le spese impreviste in ragione di 6 milioni di lire all'anno (art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) . . 6,000,000.—

60. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . 29,517,500.—

61. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione . . . . per memoria

62. Contributo per le spese della Corte dei conti (art. 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361) . . . . 120,000.—

63. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 20-*C* dell'entrata) . . . . 2,000,000.—

64. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto	per memoria
Totale del § 1 . . .	126,050,000.—

§ 2. — SPESE ACCESSORIE ESTRANEE ALL'AZIENDA FERROVIARIA E AVANZO DI GESTIONE.

65. Spese terremoto del 28 dicembre 1908	50,000.—
66. Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana (art. 17 della legge 15 luglio 1906, n. 333) .	850,000.—
67. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137)	33,000,000.—
Totale del § 2 . . .	33,900,000.—
Totale della sezione III . . .	159,950,000.—
Totale del titolo I . . .	686,555.000.—

TITOLO II.
Parte straordinaria

(*Art.* 21 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

68. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi		per memoria
A) Lavori a contratto ed in economia . .	per memoria	
B) Forniture di magazzino	per memoria	
C) Trasporti	per memoria	
D) Studi, dirigenza e sorveglianza	per memoria	
E) Diverse	per memoria	
69. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione al 1° luglio 1905		per memoria
A) delle linee	per memoria	
B) del materiale rotabile	per memoria	

70. Acquisto di materiale rotabile		70,000,000.—
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc.	68,500,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza	1,000,000	
C) Forniture di magazzino	500,000	
71. Acquisto di galleggianti (cap. 46-D dell'entrata)) . .		per memoria
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc.	per memoria	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza	per memoria	
C) Forniture di magazzino	per memoria	
72. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti		1,000,000.—
A) Materiale rotabile	900,000	
1. locomotive, locomotori ed automotrici 400,000		
2. veicoli 500,000		
B) Galleggianti	100,000	
73. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (cap. 46-C dell'entrata)		5,000,000.—
A) Forniture di magazzino	2,500,000	
B) Acquisti diretti e spese acecssorie . . .	2,500,000	
74. Lavori in conto patrimoniale (cap. 46-A, B e C dell'entrata)		89,000,000.—
A) Lavori a contratto ed in economia . . .	55,000,000	
B) Forniture di magazzino	25,000,000	
C) Espropriazioni	3,000,000	
D) Trasporti	2,000,000	
E) Studi, dirigenza e sorveglianza . . .	3,000,000	
F) Diverse	1,000,000	
75. Miglioramenti alle linee ed agli armamenti . . .		per memoria
A) Lavori a contratto ed in economia .	per memoria	
B) Forniture di magazzino	per memoria	
C) Espropriazioni	per memoria	
D) Trasporti	per memoria	
E) Studi, dirigenza e sorveglianza . . .	per memoria	
F) Diverse	per memoria	
76. Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) . . .		per memoria
Totale del titolo II . . .		165,000,000.—

TITOLO III.
Magazzini ed officine

§ 1. — GESTIONE AUTONOMA DEI MAGAZZINI.

(*Art.* 17 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

77. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (cap. 50 e 51 dell'entrata) . .		230,000,000.
A) Acquisti di scorte	166,000,000	
B) Versamenti dalle officine di materie lavorate	35,000,000	
C) Versamenti dalle officine e dai servizi di materie esuberanti, o fuori di uso .	25,000,000	
D) Addebiti diversi per eccedenze e simili .	2,500,000	
E) Vestiario	1,500,000	
78. Acconti sulle forniture in corso (cap. 52 dell'entrata)	per memoria	
79. Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia (cap. 53 dell'entrata) . . .	per memoria	
80. Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429)		per memoria
Totale del § I . . .		230,000,000.—

§ 2. — OFFICINE E SCORTE.

81. Spese per lavori delle officine locomotive e delle officine dei depositi e degli stabilimenti dell'industria privata (cap. 55 dell'entrata)			62,000,000.—
A) Officine locomotive		34,000,000	
1. Personale pagato a ruolo mensile	1,800,000		
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe 1,550,000			
b) Stabile e in prova - Competenze			

accessorie . .	235,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . . .	15,000		
2. Personale pagato a quindicina		8,000,000	
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	4,570,000		
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie . .	2,670,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . .	760,000		
3. Forniture di magazzino .		23,000,000	
4. Spese diverse		1,200,000	
B) Officine dei depositi			23,800,000
1. Personale pagato a ruolo mensile		910,000	
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	650,000		
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie . .	215,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . .	45,000		
2. Personale pagato a quindicina		6,500,000	
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	3,800,000		
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie . .	1,850,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . .	850,000		

3. Forniture di magazzino .		15,490,000		
4. Spese diverse		900,000		
C) Stabilimenti dell'industria privata			4,200,000	
1. Forniture di magazzino .		300,000		
2. Pagamenti alle ditte riparatrici di materiale rotabile		3,800,000		
3. Spese diverse		100,000		
82. Spese per lavori delle officine veicoli e delle squadre di rialzo e degli stabilimenti dell'industria privata (cap. 56 dell'entrata)				47,000,000
A) Officine veicoli			24,200,000	
1. Personale pagato a ruolo mensile		1,700,000		
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	1,400,000			
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie . .	285,000			
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . .	15,000			
2. Personale pagato a quindicina		8,800,000		
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	5,150,000			
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie . .	3,100,000			
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . .	550,000			
3. Forniture di magazzino .		12,200,000		
4. Spese diverse		1,500,000		
B) Squadre di rialzo			7,800,000	
1. Personale pagato a ruolo mensile		650,000		
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	450,000			

b) Stabile e in prova - Competenze accessorie . .	140,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . .	60,000		
2. Personale pagato a quindicina		3,200,000	
a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	2,100,000		
b) Stabile e in prova - Competenze accessorie . .	900,000		
c) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . .	200,000		
3. Forniture di magazzino .		3,700,000	
4. Spese diverse		250,000	
C) Stabilimenti dell' industria privata		15,000,000	
1. Forniture di magazzino . . .	1,000,000		
2. Pagamenti alle ditte riparatrici di materiale rotabile	13,800,000		
3. Spese diverse .	200,000		
83. Spese per lavori delle officine del mantenimento (cap. 57 dell'entrata)			3,600,000.—
A) Personale pagato a ruolo mensile		570,000	
1. Stabile e in prova - Stipendio e paghe	272,000		
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie . .	169,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie . .	129,000		

B) Personale pagato a quindicina		161,000	
1. Stabile e in prova - Stipendio e paghe	103,000		
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie . .	31,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie . .	27,000		
C) Forniture di magazzino . .		2,774,000	
D) Spese diverse		95,000	
84. Materiali di scorta - Materie ricevute (capitoli 50-*E* e 58 dell'entrata)			16,300,000.--
A) Servizio trazione		9,100,000	
1. Scorte fisse per le officine dei depositi	3,800,000		
2. Parco sale montate e carrelli completi	5,300,000		
B) Servizio veicoli		6,900,000	
1. Scorte fisse per squadre di rialzo	1,400,000		
2. Parco sale montate e carrelli completi	5,500,000		
C) Esercizio navigazione		300,000	
Totale del § 2 . . .			128,900,000.—
Totale del titolo III . . .			358,900,000. —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(*Legge* 9 *luglio* 1908, *n.* 418).

85. Pensioni	30,000,000.
86. Sussidi	100,000.

87. Concorso nelle spese del servizio sanitario (cap. 17-*B* dell'entrata)	350,000.—
88. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	24,764,000.—
89. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 65 dell'entrata) . .	7,200.—
Totale del titolo IV . . .	55,221,200.—

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri

(*Legge* 14 *luglio* 1907, *n.* 553).

PATRIMONIO.

90. Spese per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 66 dell'entrata)		per memoria

GESTIONE.

91. Interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case economiche (capitolo 36 dell'entrata)		500,000.—
92. Manutenzione ordinaria		20,000.—
93. Imposte e sovrimposte		per memoria
94. Spese di amministrazione, custodia e diverse . .		20,000.—
95. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile . .		20,000.—
96. Manutenzione straordinaria		per memoria
97. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (art. 50 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233)		per memoria
98. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti delle somme per la costituzione del fondo di riserva (secondo capoverso dell'art. 10 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233) .		240,000.—
A) per temporanee esenzioni di imposte e sovraimposte	100,000	
B) eccedenze attive dei bilanci	140,000	
Totale del titolo V . . .		800,000.—

TITOLO VI.

Opera di previdenza per gli orfani e le famiglie del personale e buonuscita.

(*Legge* 19 *giugno* 1913, *n.* 641).

99. Sussidi alle famiglie e spese per raccogliere ed istruire gli orfani	1,370,000.—
100. Indennità di buonuscita	2,400,000.—
101. Assegni alimentari vitalizi	360,000.—
102. Rimborsi di ritenute	5,000.—
103. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti dei residui attivi	1,350,000.—
Totale del titolo VI . . .	5,485,000.—

TITOLO VII.

Operazioni per conto di terzi

§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti.

104. Restituzione di depositi a garanzia (cap. 77 dell'entrata)		7,000,000.—
A) per richiesta di vagoni	1,200,000	
B) per biglietti d'abbonamento	1,200,000	
C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana	4,600,000	
105. Tasse doganali e somme anticipate ai mittenti (cap. 78 dell'entrata)		75,000,000.—
106. Pagamento di assegni sulle merci (cap. 79 dell'entrata)		215,000,000.—
107. Tasse di trasporto rimborsate in base a convenzione (cap. 80 dell'entrata)		2,000,000.—
108. Erogazione delle tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 81 dell'entrata)		1,100,000.—
109. Erogazione dei prodotti dei tronchi di esercizio speciale		900,000.—
A) Confine francese-Modane (cap. 82-*A* dell'entrata)	740,000	
B) Cerignola Campagna-Cerignola città cap. 82-*B* dell'entrata)	90,000	
C) Desenzano-Lago di Garda (cap. 82-*C* dell'entrata)	70,000	

110. Addebiti a ferrovie, Amministrazioni e Ditte diverse per operazioni regolate nella contabilità prodotti (cap. 83 dell'entrata) . . . . 120,000,000.—

111. Trasporti fatti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 84 dell'entrata) . . . . 18,000,000.—

A) Ministero delle finanze 100,000
B) Ministero della guerra 7,000,000
C) Amministrazioni e Ditte diverse . . . 10,900,000

Totale del § 1 . . . 439,000,000.—

§ 2. — Operazioni attinenti al personale.

112. Erogazione delle ritenute per sequestri e cessioni sulle competenze del personale (cap. 85 dell'entrata) . . . . 6,000,000.—

113. Anticipazioni e addebiti (cap. 86 dell'entrata) . . 3,000,000.—

114. Forniture in conto massa vestiario e restituzione del fondo individuale (cap. 87 dell'entrata) . . 1,500,000.—

115. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi (art. 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372) (cap. 88 d'entrata) . . . . . 400,000.—

A) Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo 300,000
B) Rimborsi di ritenute fatti ad agenti collocati a riposo 5,000
C) Contributi alle spese d'Amministrazione 25,000
D) Versamenti alla Cassa depositi e prestiti 70,000

116. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di salari (art. 8 della legge 13 luglio 1910, n. 444) (cap. 89 dell'entrata) . . . . 400,000.—

A) Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo 100,000
B) Rimborsi di ritenute fatte ad agenti collocati a riposo 1,000
C) Contributo alle spese d'Amministrazione 25,000
D) Versamenti alla Cassa depositi e prestiti 274,000

117. Erogazione delle somme versate dalle controparti per competenze di avvocato e procuratore poste a loro carico nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione ferroviaria (art. 42, 45 e 46 delle norme pel riordinamento e funzionamento del servizio legale approvate con R. decreto 10 maggio 1908, n. 280) (cap. 90 dell'entrata) per memoria

Totale del § 2 . . . 11,300,000.—

§ 3. — LAVORI, FORNITURE E PRESTAZIONI PER CONTO DI PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI E DI PRIVATI.

118. Ministero dei lavori pubblici - Spese per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni (articolo 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444 (cap. 91 dell'entrata) . . . . 5,000,000.—

A) Personale	3,500,000	
B) Stampati e cancelleria	45,000	
C) Manutenzione del mobiliare e di altri oggetti d'inventario	10,000	
D) Pigione e manutenzione di locali . .	100,000	
E) Illuminazione e riscaldamento . . .	20,000	
F) Spese di campagna e diverse	225,000	
G) Quota spese del Servizio Centrale XII .	900,000	
H) Quota spese generali dell'Amministrazione	200,000	

119. Ministero dell'interno - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 92 dell'entrata) . . . . 400,000.—

A) Riparazioni vetture cellulari.	20,000	
B) Impianti, prestazioni e forniture diverse	380,000	

120. Ministero della guerra - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare (cap. 93 dell'entrata) . . . . 700,000.—

A) Riparazioni attrezzi per trasporti di truppe	50,000	
B) Impianti, prestazioni e forniture diverse	650,000	

121. Ministero della guerra - Esercizio militare delle linee Torino-Torre Pellice e Bricherasio-Barge (capitolo 94 dell'entrata) . . . . 200,000.—

122. Ministero delle poste e dei telegrafi - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (cap. 95 dell'entrata) . . . . 3,000,000.—

A) Riparazione vetture postali 300,000
B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali 250,000
C) Trasporto valigie ed effetti postali . . 2,350,000
D) Impianti, prestazioni e forniture diverse 100,000

123. Ministero delle poste e dei telegrafi - Lavori alle linee telegrafiche e telefoniche per conto dell'Amministrazione (cap. 96 dell'entrata) . . . . . 500,000.—

124. Ministero delle colonie - Spese per forniture e prestazioni per l'impianto e l'esercizio di ferrovie in Libia (cap. 97 dell'entrata) . . . . 5,000,000.—

A) In conto esercizio 1,000,000
B) In conto costruzioni 4,000,000

125. Spese per lavori eseguiti per conto del Consorzio del porto di Genova (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 98 dell'entrata) . . . . 100,000.—

126. Addebiti ad amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni (cap. 99 dell'entrata) . . . . per memoria

127. Servizio delle costruzioni (cap. 100 dell'entrata) . per memoria

A) Servizio centrale . . . . per memoria

1. Personale . . . . per memoria
2. Stampati e cancelleria . . per memoria
3. Manutenzione del mobiliare ed altri oggetti di inventario per memoria
4. Pigione e manutenzione dei locali . . . . per memoria
5. Illuminazione e riscaldamento . . . . per memoria
6. Spese diverse . . . . . per memoria

B) Studi e direzione di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi . . . . per memoria

1. Personale . . . . per memoria
2. Stampati e cancelleria . . per memoria
3. Manutenzione del mobiliare ed altri oggetti di inventario per memoria
4. Pigione e manutenzione dei locali . . . . per memoria
5. Illuminazione e riscaldamento . . . . per memoria

6 Spese diverse . . . . . per memoria
7. Quota spese del servizio XII per memoria

C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici . . . . . . per memoria
1. Movimento di materie . . per memoria
2. Opere d'arte e manufatti . per memoria
3. Fabbricati . . . . . . per memoria
4. Inghiaiamento . . . . . per memoria
5. Espropriazioni . . . . . per memoria
6. Nolo materiale rotabile . per memoria
7. Trasporti . . . . per memoria
8. Forniture di materiale metallico d'armamento e meccanismi fissi . . . . . per memoria
9. Forniture di traverse e legnami d'armamento . . . per memoria
10. Impianto del telegrafo . . per memoria
11. Chiusura della strada e delle stazioni . . . . . per memoria
12. Mano d'opera . . . . . per memoria
13. Diverse . . . . per memoria

Totale del § 3 . . . 14,900,000.—

Totale del titolo VII . . . 465,200,000.—

TITOLO VIII.
Partite di giro

128. Versamento delle tasse erariali (cap. 101 dell'entrata) . . . . 50,650,000.—
A) Tassa sui trasporti 42,000,000
B) Tassa sull'assicurazione delle merci . . 5,000
C) Tassa di bollo 4,500,000
D) Tassa di bollo a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908 4,145,000

129. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale (cap. 102 dell'entrata) . . . . 10,700,000.—
A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi e sulle competenze accessorie . . 8,700,000

B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni	1,600,000	
C) Marche da bollo	160,000	
D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908 .	240,000	
130. Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 103 dell'entrata)		150,000.—
A) Imposta normale	150,000	
B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908	per memoria	
131. Versamento all'erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane (capoverso 104 dell'entrata)		30,000.—
132. Mandati di anticipazione emessi (cap. 105 dell'entrata)		per memoria
Totale del titolo VIII . . .		61,530,000.—

RIASSUNTO DELLA SPESA

SPESE D'ESERCIZIO E PER AUMENTI PATRIMONIALI.

Titolo I. — Parte ordinaria	
Sezione I. — Spese d'esercizio	
§ 1. — Direzione generale - Servizi centrali e Ufficio stralcio (esclusi i Servizi dell'esercizio)	8,250,000.—
§ 2. — Servizio approvvigionamenti	7,900,000.—
§ 3. — Servizio movimento	137,400,000.—
§ 4. — Servizio commerciale	6,320,000.—
§ 5. — Servizio trazione	147,800,000.—
§ 6. — Servizio veicoli	43,500,000.—
§ 7. — Servizio lavori	75,500,000.—
§ 8. — Linee complementari a scartamento ridotto . .	750,000.—
§ 9. — Esercizio navigazione	5,520,000.—
§ 10. — Navigazione dello stretto di Messina	940,000.—
§ 11. — Spese generali dell'Amministrazione	58,275,000.—
§ 12. — Servizi secondari	5,860,000.—
Totale sezione I . . .	498,015,000.—
Sezione II. — Spese complementari	28,590,000.—

Sezione III. — Spese accessorie:	
§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria	126,050,000.—
§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione	33,900,000.—
Totale del titolo I — Parte ordinaria . . .	686,555,000.—
Titolo II. — Parte straordinaria	165,000,000.—
Totale delle spese ordinarie e straordinarie .	851,555,000.—

GESTIONI SPECIALI ED AUTONOME.

Titolo III. — Magazzini ed officine:	
§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini	230,000,000.—
§ 2. — Officine	128,900,000.—
Titolo IV. — Gestione del fondo pensioni e sussidi . .	55,221,200.—
Titolo V. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri	800,000.—
Titolo VI. — Opera di previdenza per gli orfani ecc. . .	5,485,000.—
Titolo VII. — Operazioni per conto di terzi:	
§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti	439,000,000.—
§ 2. — Operazioni attinenti al personale	11,300,000.—
§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati	14,900,000.—
Totale delle gestioni speciali ed autonome . . .	885,606,200.—
Titolo VIII. — Partite di giro	61,530,000.—
Totale generale della spesa . . .	1,798,691,200.—

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro del tesoro

CARCANO.

R. D. 15 *aprile* 1915, *n.* 468, *che aggiunge alcune merci a quelle di cui è vietata l'esportazione dal Regno* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visti i Regi decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790, 28 ottobre 1914, n. 1186, 13 novembre 1914, n. 1232, 22 novembre 1914, n. 1278, 27 dicembre 1914, n. 1415, 31 gennaio 1915, n. 55, 7 febbraio 1915, n. 73 e 23 marzo 1915, n. 297, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci e ne fu regolato il transito;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle merci delle quali fu vietata l'esportazione coi Regi decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790, 28 ottobre 1914, n. 1186, 13 novembre 1914, n. 1232, 22 novembre 1914, n. 1278, 27 dicembre 1914, n. 1415, 31 gennaio 1915, n. 55, 7 febbraio 1915, n. 73, e 23 marzo 1915, n. 297, sono aggiunte le seguenti: naftalina e suoi derivati nitrosi, nitrato di ammonio, allumi e sali di potassio, perossidi metallici, olio di cocco.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 96, del 16 aprile 1915.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — SONNINO — ZUPELLI — VIALE — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine di Servizio N. 110. (S. T.).

Circoscrizione dei riparti d'ispezione della Trazione.

In seguito alle modificazioni precedentemente apportate nelle circoscrizioni dei Riparti d'Ispezione della Trazione e ad altre che vi saranno introdotte dal 1° maggio 1915, il prospetto delle circoscrizioni in questione, allegato all'ordine di servizio N. 337-1912, viene annullato e sostituito, con effetto dalla data suddetta, con quello allegato al presente ordine di servizio.

Circoscrizione dei riparti d' ispezione della trazione.

DIVISIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
Torino	1	Torino	Torino Cuneo e Bra	Torino - Chivasso - Aosta; Torino - Asti (e); Trofarello - Chieri; Trofarello - Cuneo; Cuneo - Bastia; Cuneo - Vievola - Tenda; Busca - Dronero; Cuneo - Airasca (e); Saluzzo - Savigliano; Moretta - Bra; Carmagnola - Bra - Ceva (1); Ceva - Ormea; Raccordi intorno a Torino.	
	2	Alessandria	Alessandria e Casale	Alessandria - Asti; Alessandria - Casale - Vercelli (e); Asti - Chivasso (e); Asti - Casale; Casale - Chivasso (e); Casale - Mortara; Valenza - Mortara; Vercelli - Bivio Gravellone (e); Torreberretti - Bivio Gravellone (e); Alessandria - Bra (e); Cantalupo - Acqui - S. Giuseppe (e); Asti - Acqui; Asti - Castagnole; Alessandria - Bivio Bormida; Raccordi scali di Alessandria.	
	3	Novara	Novara	Novara - Chivasso (e); Novara -Rho (e); Novara - Mortara (e); Mortara - Corsico; Novara - Varallo; Vignale - Domodossola (e); Santhià - Arona (e).	
	4	Torino (*)	Bussoleno	Modane (e); Torino (e); Bussoleno - Susa; Torre Pellice - Torino (e); Bricherasio - Barge.	

N. B. – Le stazioni capo linea si intendono incluse nelle singole giurisdizioni quando il loro nome non è seguito dall' indicazione (e).

(*) Aggregato alla Divisione.

(1) Il tratto Savona-Ceva dipende dalla Divisione Trazione del Compartimento di Genova, mentre fa parte del Compartimento di Torino per i Servizi Movimento e Lavori.

DIVISIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
Genova	1	Rivarolo	Rivarolo e Campasso	Sampierdarena - Savona (e); Sampierdarena - Acqui (e); Ovada - Alessandria (e); Sampierdarena - Ronco - Busalla; Sampierdarena F.-Bolzaneto; Scali e raccordi di Genova; Campasso - Busalla; Campasso - Quadrivio Torbella (e).	
	2	Genova (*)	Genova B.	Sampierdarena (e) - Genova B. - Spezia (e).	
	3	Novi	Novi S. B.	Novi - Ronco (e); Novi - Bivio Bormida (e); Raccordi e scali di Novi.	
	4	Savona	Savona	Savona (1) - Ceva (e); Savona - Ventimiglia; Ventimiglia - Airole.	
Milano	1	Milano	Milano C. Milano S.	Milano - Rovato (e); Milalano - Chiasso; Milano-Corsico (e); Milano - Rogoredo; Rogoredo - Piacenza (e); Seregno - Usmate - Ponte San Pietro (e); Bergamo - Treviglio; Raccordi intorno a Milano.	
	2	Gallarate	Arona e Gallarate	Arona - Domodossola; Arona - Luino; Arona - Oleggio; Arona - Milano (e); Gallarate - Laveno; - Gallarate - Porto Ceresio; Bivio Vignale - Sesto Calende.	
	3	Lecco	Lecco T. V. Lecco T. E.	Monza (e) - Usmate (e) - Lecco - Colico - Sondrio; Colico - Chiavenna; - Lecco - Camerlata (e); Lecco - Bergamo (e).	

(*) Aggregato alla Divisione.
(1) Il tratto Savona-Ceva dipende dalla Divisione Trazione del Compartimento di [Ge]nova, mentre fa parte del Compartimento di Torino per i Servizi Movimento e [La]vori.

DIVISIONI	RIPARTI		DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
	N.	Sede			
Milano	4	**Brescia**	**Brescia e Cremona**	Brescia - Bergamo (e); Brescia - Verona (e); Brescia - Borgo S. Donnino (e); Brescia - Parma (e); Cremona - Piadena - Mantova (e); Cremona - Codogno (e); Olmeneta - Treviglio (e); Palazzolo - Paratico.	
	5	**Milano (*)**	**Voghera e Pavia**	Voghera - Piacenza (e); Voghera - Rogoredo (e); Voghera - Bivio Bormida (e); Tortona - Novi (e); Pavia - Casalpusterlengo (e); Cava Manara - Cava Carbonara (e); Bressana - Broni; Bivio Gravellona - Pavia.	
Venezia	1	Mestre	Mestre Venezia M.	Venezia - Mestre; Mestre - Portogruaro - Casarsa (e); Mestre - Treviso (e); Mestre - Padova; Padova - Castelfranco (e); Castelfranco (e); Montebelluna (e); Mestre - Castelfranco (e); Castelfranco (e) - Primolano; Camposampiero - Cittadella (e); Cittadella (e) - Bassano; Scali e raccordi di Venezia.	
	2	Udine	Udine	Udine - Pontebba; Udine - Cormons; Udine - Casarsa - Treviso; Treviso - Motta; Casarsa - Gemona Ospedaletto; Treviso - Montebelluna - Belluno; Belluno - Calalzo - Pieve di Cadore; San Vito al Tagliamento (e); Motta - Portogruaro (e).	
	3	Verona	Verona e Vicenza	Verona - Peri; Verona - Vicenza - Padova (e); Vicenza - Treviso (e); Vicenza - Schio.	

(*) Aggregato alla Divisione.

DIVISIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
Firenze	1	Firenze	Firenze S. M. N. Firenze C.M. Pistoia	Firenze - Chiusi; Firenze - Faenza (e); Firenze - Empoli; Raccordi intorno a Firenze; Pistoia - Firenze; Pistoia (1) - B. Porretta (e); Pistoia - Lucca - Pisa (e); Viareggio (e) - Lucca - Castelnuovo di Garfagnana; Borgo S. Lorenzo - Pontassieve.	
	2	Pisa	Pisa e Livorno	Pisa - Grosseto; Pisa-Empoli (e); Pisa - Colle Salvetti - Vada; Livorno - Colle Salvetti; Cecina - Volterra; Campiglia - Piombino.	
	3	Spezia	Spezia e Pontremoli	Spezia - Pisa (e); Spezia - Parma (e); S. Stefano - Sarzana; Avenza - Carrara; Raccordi e scali intorno a Spezia; Fornovo - Borgo S. Donnino (e); Aulla - Monzone.	
	4	Siena	Siena	Siena - Empoli (e); Siena - Chiusi (e); Asciano - Montepescali (e).	**Aggregato alla dirigenza dell'officina in sede.**
Bologna	1	Bologna	Bologna	Bologna - Piacenza; Bologna - B. Porretta (2);	
	2	Rimini	Rimini	Rimini - Bologna (e); Rimini - Ravenna - Ferrara (e); Castelbolognese-Ravenna; Lugo - Lavezzola.	
	3	Bologna (*)	Mantova	Mantova - Verona P. N. (e); Mantova - Modena (e); Mantova - Monselice; Legnago - Rovigo; Rovigo Chioggia; Dossobuono - Cerea; Bologna (e) - Isola della Scala; Bologna (e); - Padova (e).	

(*) Aggregato alla Divisione.

(1) Dipende dal compartimento di Firenze per il solo Servizio Trazione, mentre fa parte del compartimento di Bologna per i Servizi del Movimento e dei Lavori.

(2) Fa parte del Compartimento di Bologna anche la linea B. Porretta-Pistoia ma dipende per la trazione dalla Divisione di Firenze.

DIVISIONI	RIPARTI		DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
	N.	Sede			
Roma	1	Roma S. Lorenzo	Roma S. Lorenzo	Roma - Chiusi (e); Roma - Cassino; Roma - Ponte Galera - Fiumicino; Ciampino - Frascati; Viterbo - Attigliano; Orte - Terni (e); Raccordi intorno a Roma.	
	2	Roma (*)	Tivoli e Velletri	Tivoli - Roma (e); Tivoli - Avezzano; Avezzano - Roccasecca (e); Ciampino - Velletri - Terracina; Velletri - Segni (e).	
	3	Roma (*)	Civitavecchia	Civitavecchia - Grosseto (e), Civitavecchia - Ponte Galera (e); Palo - Ladispoli.	
	4	Sulmona	Sulmona	Sulmona - Pescara (e); Sulmona-Avezzano (e); Sulmona - Caianello.	
Ancona	1	Ancona	Ancona e Fabriano	Ancona - Rimini (e); Ancona - Porto d'Ascoli; Ascoli - Porto d'Ascoli; Fabriano - Urbino; Fabriano - Fossato; Fabriano - Falconara; Albacina - Portocivitanova; Ancona - Ancona Porto.	
	2	Castellamare A.	Castellamare A.	Castellammare - Porto d'Ascoli (e); Castellammare - Foggia (e); Giulianova - Teramo.	
	3	Foligno	Foligno Terni e Antrodoco	Foligno - Fossato (e); Foligno - Terontola (e); Foligno - Terni; Terni - Aquila - Sulmona (e).	

(*) Aggregato alla Divisione.

DIVISIONI	RIPARTI		DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
	N.	Sede			
Napoli	1	Napoli	Napoli e Avellino	Napoli - Cassino (e); Sparanise - Gaeta; Napoli - Aversa - Caserta; Napoli - Nocera (e); Cancello - Torre Annunziata; Torre Annunziata-Gragnano; Nocera (e); Codola - Mercato S. Severino - Avellino; Avellino - Rocchetta S. Antonio (e); Codola - Cancello.	
	2	Benevento	Benevento Campobasso	Benevento - Caserta (e); Telese - Telese B.; Benevento - Campobasso - Termoli (e); Bivio Carpinone - Carpinone (e); Benevento - Cervaro (e); Benevento - Avellino (e).	
	3	Salerno	Salerno	Salerno - Battipaglia; Battipaglia - Potenza; Sicignano - Lagonegro; Salerno - Nocera; Salerno - Mercato S. Severino (e).	
Bari	1	Bari	Bari e Barletta	Bari - Trinitapoli; Ofantino - Margherita di Savoia; Bari - Taranto (e); Gioia del Colle - Rocchetta S. Antonio (e); Barletta - Spinazzola; Barletta - Barletta Porto.	
	2	Foggia	Foggia	Foggia - Trinitapoli (e); Foggia - Manfredonia; Foggia - Potenza (e); Foggia - Lucera; Cerignola - Cerignola C.	
	3	Bari (*)	Brindisi e Lecce	Brindisi - Bari (e); Brindisi - Otranto; Zollino - Gallipoli Porto; Brindisi - Brindisi Porto.	
	4	Taranto	Taranto	Taranto - Brindisi (e); Taranto - Potenza (e).	**Aggregato alla dirigenza dell'officina in sede.**

(*) **Aggregato alla Divisione.**

DIVISIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITI DELLE CIRCOSCRIZIONI	*Osservazioni*
Reggio C.	1	Reggio C.	Reggio C.	Reggio - S. Eufemia (e); Reggio - Catanzaro (e); Reggio - Reggio Porto.	
	2	Paola	Paola	Paola - Battipaglia (e); Paola - S. Eufemia.	
	3	Catanzaro	Catanzaro e Cosenza	Catanzaro-Metaponto (e); Sibari - Cosenza; Cosenza - Pietrafitta; Catanzaro-S. Eufemia (e).	
Palermo	1	Palermo	Palermo e Castelvetrano	Palermo - S. Agata di Militello; Palermo - Trapani; Bivio Cerda - Roccapalumba; Roccapalumba - Aragona Caldare (e); Porto di Palermo.	
	2	Catania	Catania	Catania - Siracusa - Modica; Valsavoia - Caltagirone; Bicocca - Leonforte (e); Porti di Catania e Siracusa.	
	3	Caltanissetta	Caltanissetta e Licata	Caltanissetta-S. Caterina Leonforte; Caltanissetta-Canicattì; Bivio Canicattì - Porto Empedocle; S. Caterina - Roccapalumba (e); Canicattì - Licata - Modica (e); Porto di Licata.	
	4	Messina	Messina	Messina-Catania (e); Messina - S. Agata di Militello (e); Messina C. - Messina Porto.	Con giurisdizione sul riparto autonomo di officina locomotive di Messina.

Ordine di servizio N. 111. (M. e V.).

Circolazione carri-serbatoi privati per trasporto "oleum", provvisti di termosifone.

Per i carri-serbatoi di proprietà privata iscritti nel parco veicoli F. S. adibiti al trasporto di acido solforico concentrato (oleum), provvisti di termosifone, debbono essere osservate le seguenti disposizioni:

Durante la permanenza di tali carri sulle linee delle ferrovie dello Stato il termosifone deve essere spento; esso deve essere completamente vuoto ed il rubinetto di scarico deve essere chiuso.

Ai carri suddetti sono applicate speciali scritte o targhette che riportano le prescrizioni suaccennate e che fanno riferimento al presente ordine di servizio.

Prima di accettare la spedizione di tali carri occorre assicurarsi che siano osservate le disposizioni di cui sopra, anche nell'eventualità che le scritte non siano leggibili e che manchino le targhette od iscrizioni di cui sopra.

Un'apposita placchetta con l'indicazione « aperto » - « chiuso », collocata presso il rubinetto di scarico del termosifone indica se detto rubinetto sia aperto o chiuso.

Si avverte che il carico e lo scarico di tali carri viene effettuato esclusivamente su binari privati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 41, 42, 44 e 45.

Ordine di servizio N. 112. (C.).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi ordine di servizio n. 57-1915).

Col giorno 1° maggio 1915, le stazioni di Corigliano Calabro, Gragnano, Monteleone Porto S. Venere e Samoggia, saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'ordine di servizio N. 186-1910 si devono aggiungere le dette stazioni, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle Condizioni e tariffe di cui trattasi, edizione 1° novembre 1914, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Corigliano Calabro. . . .	G. P.	Civitavecchia	680	Napoli. . .	368
		Napoli (1)	368		
Gragnano.	G. P.	Civitavecchia	351	Napoli. . .	34
		Napoli (1)	34		
Monteleone Porto S. Venere.	G. P.	Civitavecchia	673	Napoli. . .	362
		Napoli (1)	362		
Samoggia.	G. P.	Civitavecchia	435	Livorno M.	204
		Livorno S.M. (1)	202		

Con l'occasione si avverte che, nello stesso volume II, a pag. 43, tariffa speciale 3-*b*) chilometro 258, il prezzo indicato in 0.1953 va corretto in 0.1958;

a pag. 136, classe 2ª, chilometri 358-359-360, il prezzo indicato in 0.1319 va corretto in 0.1309;

a pag. 144, classe 2ª, chilometro 489, il prezzo indicato in 3.1268 va corretto in 0.1268.

a pag. 200, la distanza da Roma Trastevere a Napoli, indicata in chilometri 205 va corretta in 265.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 113. (C.).

Servizio italo-germanico.

Col 10 aprile 1915, la stazione di Flensburg delle ferrovie Prussiane dello Stato, è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 45 P. V. Acc. per derrate alimentari dall'Italia alla Germania, coi seguenti prezzi per quintale, da introdursi a pag. 493 e seguenti della Parte II-A della tariffa diretta:

		a	*b**	*c**	*d**
Flensburg .	Chiasso . .	9.90	7.60	6.50	5.02
	Pino	9.66	7.36	6.28	4.78
	Iselle . . .	9.50	7.20	6.14	4.62
	Peri	10.03	7.94	6.58	5.06

* Vedasi il N. 2 delle condizioni che precedono questa tariffa eccezionale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 114. (M. L.).

Attivazione del doppio binario e del sistema di blocco fra la stazione di Conegliano ed il Bivio Cervada.

(Vedi ordine di servizio N. 271-1912).

Dalle ore 10 del giorno 3 maggio 1915 verrà attivato il doppio binario sul tratto Conegliano-Bivio Cervada della linea Udine-Mestre, restando così esteso all'intero tratto Casarsa-Mestre l'esercizio con doppio binario. Detto bivio, che si trova al Km. 50 + 435 della linea Mestre-Udine, dista m. 2571 dall'asse del F. V. della stazione di Conegliano.

Sul detto tratto Conegliano-Bivio Cervada e dalla stessa data verrà attivato l'esercizio col sistema di blocco (tipo Cardani), nei due sensi di corsa dei treni, con l'istituzione di due posti situati come segue:

Stazione di Conegliano (cabina) Km. 48 + 120 posto di blocco N. 1.

Bivio Cervada (cabina) Km. 50 + 435 posto di blocco N. 2.

Il relativo segnalamento è così costituito:

Stazione di Conegliano, lato bivio Cervada, semaforo a candeliere, a due ali di I categoria, situato a m. 497 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 910, da un semaforo di avviso: le due ale di I categoria comandano: quella a sinistra ai treni diretti al fascio merci, quella a destra ai treni diretti ai binari viaggiatori.

Bivio Cervada:

verso Conegliano, semaforo a candeliere a due ali di I categoria, collocato a m. 150 dalla punta dei deviatoi del bivio, e preceduto a m. 760 da un semaforo d'avviso; le due ali di I categoria comandano: quella a sinistra ai treni diretti verso Vittorio, quella a destra ai treni diretti verso Casarsa.

Verso Casarsa, semaforo ad un'ala di I categoria a m. 275 dalla punta dei deviatoi del bivio e preceduto a m. 891 dal relativo semaforo di avviso.

Verso Vittorio, semaforo ad un'aia di I categoria collocato a m. 492 dalla punta del deviatoio d'innesto del semplice al doppio binario; il detto semaforo funziona come segnale di partenza dalla fermata di S. Vendemmiano pei treni provenienti dalla linea di Vittorio, appartenente alla Società Veneta.

Tutti i detti segnali, eccettuato quest'ultimo che è a destra, si trovano a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano.

Per i treni in partenza da Conegliano, in direzione del Bivio Cervada, continuerà a funzionare il semaforo di partenza di cui l'ordine di servizio n. 271-1912; inoltre per il comando alle partenze ed alle manovre, nella detta direzione, sono stati impiantati tre dischetti bassi (marmotte) di cui uno in corrispondenza alla traversa limite fra la I e la II linea, un altro nell'interbinario fra la III e la IV linea, e il terzo infine presso l'estremità del fascio merci. La manovra di tali dischetti, di tutti gli altri segnali di protezione della stazione verso il Bivio e dei deviatoi interessanti i binari di corsa è fatta da apparato Saxby situato nella cabina del posto di blocco n. 1; i segnali ed i deviatoi del Bivio Cervada sono manovrati dall'apparato Saxby situato nella cabina del posto di blocco n. 2.

Fra i due posti di blocco, sul binario dei treni pari, è inserito un deviatoio normalmente preso di calcio la cui leva di manovra è assicurata a chiave e collegata con la leva di manovra del segnale di partenza dalla stazione verso il Bivio.

Le Divisioni interessate impartiranno, nella rispettiva competenza, le disposizioni occorrenti per la attivazione degli impianti di cui trattasi.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 37, 53, 54 e 55 del Compartimento di Venezia.

Ordine di servizio N. 115. (M. C.).

Apertura al pubblico servizio della linea Fornovo-Borgo S. Donnino.

(Vedi ordine di servizio N. 380-1913).

Dal giorno 1° maggio 1915 verrà aperta al pubblico servizio la linea Fornovo-Borgo S. Donnino, ora esercitata soltanto per alcuni treni in transito, la quale, come da ordine di servizio N. 380-1913, comprende le stazioni di Felegara, Medesano, Noceto e Borghetto.

1° *Servizi cui le stazioni sono abilitate.* Le dette stazioni vengono ammesse a tutti i trasporti, senza alcuna limitazione, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli, cani, numerario, valori, merci, veicoli e bestiame.

2° *Treni.* — Il servizio della linea sarà fatto con quattro coppie di treni, e cioè 3 coppie per il servizio locale, più la coppia dei direttissimi 15 e 16 Roma-Milano, istradata per la linea stessa.

3° *Tariffe Viaggiatori.* — Per i trasporti di viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo, sono estese alla nuova linea Borgo S. Donnino-Fornovo tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalità d'applicarsi col cumulo delle distanze; e ciò sia per i viaggiatori fruenti della tariffa generale o della tariffa differenziale A, sia per quelli fruenti delle concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (edizione gennaio 1909) » e del Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1911) ».

Al detto percorso sono pure estese le norme e disposizioni vigenti pei viaggi degli agenti di P. S. e postali, dei giornalisti e delle loro famiglie, ecc.

Per quanto concerne le vie facoltative e le deviazioni ammesse pei viaggi in base alla tariffa differenziale A, alle Concessioni spe-

ciali ed al Regolamento pei trasporti militari, devonsi introdurre nell'elenco delle dette vie facoltative e deviazioni le modificazioni e le agggiunte indicate nell'Allegato *B*.

Come risulta dalle dette modificazioni, i biglietti aventi prezzi calcolati per la via più breve di Borgo S. Donnino-Noceto-Fornovo non sono valevoli per altre vie; quelli invece aventi prezzi calcolati per la via di Parma (ammessa dal 1° maggio 1915 come deviazione) sono valevoli anche per la via di Borgo S. Donnino-Noceto-Fornovo e mantengono inoltre la loro validità per le vie facoltative attualmente ammesse rispetto alla via di Sarzana-Parma.

La facoltà di seguire la via di Borgo S. Donnino-Noceto-Fornovo è ammessa anche per i biglietti che in qualunque modo sono ora valevoli per la via di Borgo S. Donnino-Parma-Fornovo.

Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari la linea Borgo S. Donnino-Fornovo è da consierarsi di 2ª categoria.

I biglietti di abbonamento ordinari per l'intera Rete sono valevoli per viaggiare anche sulla detta linea senza aumento di prezzo.

I prezzi dei biglietti di abbonamento speciale delle serie I, I bis, II bis, IV, IV bis, XV, XVII e G, da distribuirsi dopo la data di apertura della linea Borgo S, Donnino-Fornovo, risultano indicati nell'unito prospetto « Allegato *C* ».

Ai viaggiatori provvisti di biglietti di abbonamento speciale delle predette serie I, I bis, II bis, IV, IV bis, XV, XVII e G, emessi con decorrenza di validità anteriore alla data di apertura della linea Borgo S. Donnino-Fornovo e che trovansi tuttora in corso di utilizzazione, è ammessa, eccezionalmente, l'aggiunta della nuova linea verso pagamento della differenza risultante fra il prezzo (escluse le tasse accessorie) pagato pel biglietto di abbonamento in corso ed il prezzo nuovo indicato (per la medesima serie, validità e classe) nel prospetto « Allegato *C* ».

L'aggiunta della percorrenza deve farsi coll'emissione di apposito biglietto di congiunzione da richiedersi da parte degli abbonati con la consueta domanda Mod. Ci-218 sulla quale dovranno essere citati gli estremi (serie, numero, validità, classe, stazione e data di emissione) dell'abbonamento speciale già in possesso degli abbonati.

D'aggiunta è ammessa, eccezionalmente, anche quando al detto biglietto di abbonamento speciale sia già unito un altro biglietto di congiunzione.

Per il servizio dei biglietti ad itinerario combinabile serviranno le tratte N. 105 Pontremoli-Fornovo, 105 bis Fornovo-Parma e 235 ter Borgo S. Donnino-Fornovo, già comprese nel nuovo elenco delle tratte di cui l'ordine di servizio N. 287-1914.

I biglietti di andata e ritorno combinati comprendenti il percorso Borgo S. Donnino-Parma-Fornovo sono valevoli per seguire anche la via Borgo S. Donnino-Noceto-Fornovo.

4° *Tariffe bagagli, cani e velocipedi.* — Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria, sia in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari », tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, valgono eziandio per la linea Borgo S. Donnino-Fornovo- le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze.

5° *Tariffe merci.* — Per tutti i trasporti di giornali, merci, veicoli, bestiame, numerario, carte valori, oggetti preziosi e feretri valgono, anche per la linea Borgo S. Donnino-Fornovo, tutte le tariffe e relative norme e condizioni vigenti sulla Rete dello Stato, comprese quelle stabilite dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento sui trasporti militari », da applicarsi, beninteso, col cumulo delle distanze.

6° *Distanze chilometriche.* — Le distanze chilometriche riguardanti la nuova linea risultano dalla tabella N. 66 a pag. 83 del « Prontuario generale - edizione giugno 1914 ».

Per le aggiunte e modificazioni da praticarsi nel prontuario suddetto vedasi l'Allegato A al presente ordine di servizio.

Per le aggiunte e modificazioni da apportarsi alle parti 3ª e 4ª del « Prontuario generale - edizione 1° luglio 1908 - ai fascicoli a stampa delle distanze chilometriche, da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo, ed all'elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo », verrà prov-

veduto in occasione della prossima ristampa delle pubblicazioni medesime.

Le aggiunte e le modificazioni ai prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, dipendenti dall'apertura delle linee in parola, sono già comprese nei prontuari - edizione aprile 1914 - da distribuirsi a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze alle stazioni e agli Uffici di controllo.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati, dei prontuari ecc. occorrenti alle nuove stazioni.

7° *Istradamento dei trasporti.* — Tutti indistintamente i trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord. devono essere istradati sulla nuova linea tutte le volte che questa determina la via più breve da partenza a destinazione dei trasporti medesimi.

8° *Scritture e versamenti.* — Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e per tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del capostazione, valgono le norme pubblicate con l'ordine di servizio N. 160-1909 e relative appendici.

Le stazioni di *Medesano* e *Noceto* effettueranno i loro versamenti alla cassa compartimentale di Firenze ogni cinque giorni, cioè con la periodicità indicata alla lettera D dell'elenco, di cui all'ordine di servizio N. 184-1913, e quelle di *Fellegara* e *Borghetto* quattro volte al mese, con la periodicità indicata alla lettera F dell'elenco medesimo.

Le stazioni stesse provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la cassa compartimentale di Bologna.

9° *Carte di libera circolazione.* Per l'anno corrente le carte di libera circolazione (serie A e At) che diano facoltà di viaggiare sui tratti Borgo S. Donnino-Parma e Parma-Fornovo sono valide anche per la nuova linea Borgo S. Donnino-Fornovo.

Avvertenza. — A modificazione dell'ordine di servizio N. 380-1913, si avverte che le stazioni di Medesano e di Noceto non sono provviste di bilancia a ponte.

Allegato A all'ordine di servizio N. 115-1915.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato - edizione giugno 1914 - » si dovrà:

a pag. 14 e 26 di contro ai nomi delle stazioni di Borghetto e di Felegara depennare l'asterisco (*) e, in calce delle pagine stesse la relativa nota:

(*) Non ancora aperta all'esercizio

a pag. 35 e 40 di contro ai nomi delle stazioni di Medesano e di Noceto depennare l'asterisco, (*), nelle colonne 18 il N. 30, e. in calce delle pagine medesime la nota:

(*) Non ancora aperta all'esercizio

a pag. 83, all'intestazione della tabella 66 depennare l'asterisco (*) e, in calce della tabella stessa, la relativa nota:

(*) Linea non ancora aperta all'esercizio.

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 115-1914.*

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE

all'elenco delle vie facoltative e delle deviazioni

Pubblicato con le Appendici 18ª e 9ª alle Tariffe e Condizioni pei trasporti sul Continente ed in Sicilia (Ordine di servizio N. 339-1914).

VIE FACOLTATIVE

1° Nell'intestazione del prospetto delle vie « *facoltative* » alla parentesi: (il prezzo dei biglietti è stabiliti sull'itinerario corrispondente alla via più breve) aggiungere: « salvo l'eccezione di cui alla nota (5) ».

2° Al percorso: *Cuneo - Roma Termini* aggiungere la via facoltativa « *Torino - Piacenza - Borgo S. Donnino - Niceto Fornovo* »

» *Milano C. - Salerno*, aggiungere la via facoltativa « *Borgo S. Donnino - Noceto Fornovo* ».

» *Roma Termini - Torino P. N.* aggiungere la via facoltativa « *Pisa - Fornovo - Noceto - Borgo S. Donnino - Piacenza* ».

» *Roma Termini - Saluzzo*, aggiungere la via facoltativa « *Pisa - Fornovo - Noceto - Borgo S. Donnino - Piacenza* ».

3° Ai percorsi « *Milano C. - Roma Termini* », e « *Milano Centrale - Sarzana* » nella finca relativa alla via più brebe, e ri-

spettivamente dopo le parole *Sarzana* e *Parma*, aggiungere il richiamo (5) ed in fondo alla pagina riportare la seguente nota:

(5) L'uso delle vie facoltative è ammesso soltanto pei biglietti aventi prezzi stabiliti per la via di Parma anzichè per quella più breve di Borgo S. Donnino-Noceto-Fornovo, la quale può essere percorsa come via facoltativa. I biglietti emessi e tassati per questa ultima via non sono valevoli che per la via stessa.

DEVIAZIONI

1° All'elenco delle deviazioni aggiungere: « Borgo S. Donnino-Fornovo » e nelle colonne relative alla « via più breve » alla « deviazione » ed al « maggior percorso », esporre rispettivamente le indicazioni di « Noceto » « Parma » e « Km. 20 ».

2° Al percorso « Milano Centrale-Napoli » sostituire la indicatavi via più breve con quella di *Borgo S. Donnino-Noceto-Fornovo-Pisa-Roma;* nella finca delle deviazioni aggiungere quella di « *Parma-Pisa* » esponendo per questa nell'apposita colonna il maggior percorso di Km. 20 e rettificando in 74 il maggior percorso riguardante la deviazione Bologna-Foggia.

3° Al percorso « Milano Centrale - Stazioni dei tronchi Saline di Reggio - Sibari e Sibari Cosenza » aggiungere la deviazione « Borgo S. Donnino-Noceto-Fornovo-Pisa ».

4° Al percorso « Milano Centrale - Siena » sostituire l'indicatavi via più breve con quella di « *Borgo S. Donnino-Fornovo* », rettificando in Km. 52 il maggiore percorso.

Allegato C all' Ordine di servizio N. 115-1915.

Prezzi dei biglietti d'abbonamento speciali.

Serie	15 giorni			30 giorni			3 mesi			1 anno			1 anno (due persone stessa Ditta)		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
I	120	79	47	202	133	75	519	338	190	1390	928	568	1834	1223	757
I *bis*	—	—	—	252	167	103	641	420	240	1692	1132	689	2260	1508	917
II *bis*	—	—	—	251	168	104	638	418	241	1688	1129	689	2250	1503	915
IV	125	82	48	210	139	79	540	352	198	1440	960	589	1896	1268	785
IV *bis*	—	—	—	263	176	103	669	438	251	1764	1178	718	2351	1570	957
XV	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1864	1209	790	2485	1613	1056
XVII	—	—	—	287	192	115	734	476	273	1952	1306	792	2612	1744	1063
G	—	—	—	114	74	42	291	189	107	779	520	319	1039	694	425

Ordine di servizio N. 116. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla rinuncia al mandato di delegato della 4ª categoria del personale per la circoscrizione di Torino da parte dell'assistente dei lavori sig. *Lenti* geom. Giuseppe, e mancando, perchè da tempo rinunciatario, anche il delegato supplente per la detta categoria e circoscrizione, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della categoria 4ª appartenenti alla circoscrizione di Torino, per comunicare col proprio rappresentante sig. *Manna* Giovanni, abbiano a rivolgersi al delegato della finitima circoscrizione di Genova sig. *Martinero* Domenico, assistente dei lavori presso la Divisione lavori di Genova.

Distribuito agli agenti delle classi 42, 43, agli applicati tecnici principali ed agli applicati tecnici del compartimento di Torino.

Ordine di servizio N. 117. (M. C. L.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Castel Bolognese-Riolo.

Di conformità ad accordi intervenuti con la Società per la ferrovia di Valle Senio, concessionaria per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Castel Bolognese-Riolo, a partire dal 25 aprile 1915 viene attivato, pel transito di Castel Bolognese, il servizio cumulativo fra le ferrovie dello Stato (comprese le linee in esercizio speciale delle F. S. e le linee complementari sicule) e la ferrovia predetta per i trasporti dei viaggiatori, bagagli, cani, velocipedi e giornali, nonchè di merci a G. V., P. V. Acc. ed a P. V. O., bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri.

Il servizio cumulativo è esteso anche alle linee: Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno,

---

Lucca-Bagni di Lucca e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale.

CONDIZIONI GENERALI.

1. *Allacciamento della ferrovia Castel Bolognese-Riolo con le F. S.*

I rapporti di servizio fra le F. S. e la ferrovia Castelbolognese-Riolo si svolgono a mezzo di un binario di allacciamento fra la stazione di Castel Bolognese F. S. e quella omonima della ferrovia suddetta.

2. *Accettazione dei trasporti.*

I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito.

3. *Tariffe.*

Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) - *Per la rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi.

b) - *Per la ferrovia Castel Bolognese-Riolo*: le tariffe generali e speciali della rete dello Stato, con l'imposta erariale del 13 % per i viaggiatori, bagagli, cani e giornali e pei trasporti a G. V. e del 2 % pei trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. O., senza gli aumenti stabiliti dagli articoli 14 e 15 della legge N. 310 del 13 aprile 1911, dall'art. 5 della legge N. 641 del 19 giugno 1913 e dall'art. 13 della legge N. 742 del 23 luglio 1914.

I prezzi delle tariffe N. 1 e 11 G. V. sono stabiliti in L. 0,30 per le spedizioni fino a Kg. 10 e in L. 0,40 per le spedizioni da oltre 10 fino a 20 Kg.

4. *Concessioni speciali e trasporti militari.*

Le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe » (edizione 1° gennaio 1909 e relative appendici) ed il « Regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1911 e successive modificazioni) sono applicabili anche sul percorso della ferrovia Castel Bolognese-Riolo in tutte le loro prescrizioni e modalità.

Per il percorso della ferrovia Castel Bolognese-Riolo dovranno essere applicati i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e del 2 % e senza gli aumenti stabiliti dagli articoli 14 e 15 della legge N. 310 del 13 aprile 1911 e dall'articolo 5 della legge N. 641 del 19 giugno 1913 e dall'art. 13 della legge N. 742 del 23 luglio 1914.

I prezzi da riscuotersi sul percorso della ferrovia Castel Bolognese-Riolo, per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli, eseguiti in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari » risultano dal prospetto « Allegato B » al presente Ordine di srvizio.

5. *Stazioni della ferrovia Castel Bolognese-Riolo, relative distanze dal transito di Castel Bolognese, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.*

Le stazioni della ferrovia Castel Bolognese-Riolo, le relative distanze dalla stazione di Castel Bolognese, nonchè le indicazioni relative ai servizi, ai quali sono abilitate, ed agli impianti, di cui sono provviste, risultano dal prospetto « Allegato A » al presente Ordine di servizio.

TRASPORTO DI VIAGGIATORI.

6. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.*

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti a tariffa ordinaria, tanto di corsa semplice che di andata-ritorno, risultano dal prospetto « Allegato C », indicante le corrispondenze con le stazioni delle F. S.

Il servizio cumulativo per i viaggiatori fruenti delle riduzioni portate dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento pei trasporti militari » è ammesso fra la stazione di Riolo della ferrovia Castel Bolognese-Riolo e tutte quelle delle F. S. ammesse al rilascio dei relativi biglietti.

7. *Caratteristiche dei biglietti.*

I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della rete dello Stato hanno gli stessi colori ed il medesimo formato di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione sulla ferrovia Castel Bolognese-Riolo.

8. *Distribuzione dei biglietti.*

La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della ferrovia Castel Bolognese-Riolo pei treni in coincidenza fra le due amministrazioni e che abbiano vetture della rispettiva classe richiesta, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'orario ufficiale.

9. *Penalità ed introiti suppletori.*

Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., verranno riscosse da ciascuna amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà presentare i viaggiatori alla stazione di transito, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del loro viaggio per l'ulteriore percorso.

Le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

TRASPORTI DI BAGAGLI, CANI, VELOCIPEDI E GIORNALI.

10. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.*

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli, cani e velocipedi sono le medesime abilitate al servizio stesso pei viaggiatori.

11. *Registrazione dei bagagli, cani e velocipedi.*

La registrazione dei bagagli tanto a tariffa ordinaria che a tariffa ridotta (concessioni speciali) e dei cani e velocipedi si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorterà le spedizioni fino alla stazione destinataria.

12. *Tassazione dei trasporti.*

Le tasse per il trasporto dei bagagli e cani sono da computarsi separatamente per ciascuna amministrazione con applicazione delle tasse di L. 0,75 e di L. 0,70 per spedizione rispettivamente per il percorso sulle F. S. e su quello della ferrovia Castel Bolognese-Riolo.

Per il percorso su quest'ultima sono da applicarsi per i bagagli a tariffa ordinaria, per i cani e per i velocipedi, le quote, di cui l'« Allegato D » al presente Ordine di servizio.

13. *Giornali.*

Il servizio cumulativo pel trasporto dei giornali è ammesso fra tutte le stazioni delle F. S. e quella di Riolo della ferrovia Castel Bolognese-Riolo, con applicazione sul percorso della ferrovia stessa della tassa minima di L. 0,25 per spedizione.

TRASPORTI A G. V., P. V. ACC. E P. V. O.

14. *Trasporti ammessi al servizio cumulativo.*

Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a G. V., quanto a P. V. O., di bestiame e merci a P. V. Acc., nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di

numerario, carte-valori ed oggetti preziosi da effettuarsi, quest'ultime esclusivamente a G. V.

15. *Documenti di trasporto.*

Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale di esportazione P. V. (via di mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

16. *Tassazione ed istradamento dei trasporti.*

I trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Castel Bolognese-Riolo si tasseranno per il percorso separato di ciascuna amministrazione e saranno istradati per il percorso tra le stazioni delle ferrovie dello Stato ed il transito di Castel Bolognese in base alle norme vigenti.

Si ricorda che pei trasporti in servizio cumulativo le sopratasse, di cui agli articoli 68 *bis* e 108 *bis* delle tariffe in vigore sulle F. S., vanno ridotte alla metà.

17. *Diritto fisso.*

Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive amministrazioni nella misura seguente: per metà a favore delle ferrovie dello Stato; per metà a favore della ferrovia Castel Bolognese-Riolo, fermo quanto al riguardo è stabilito per la linea Cerignola-Cerignola Città e salva la esazione del diritto fisso supplementare a favore dell'amministrazione F. S. intermedia, quando i trasporti interessano più di due amministrazioni.

18. *Tasse minime.*

Le tasse minime per spedizione si applicano per intero tanto sulle ferrovie dello Stato e sulla linea Cerignola-Cerignola Città, come pure per il percorso cumulato delle F. S. e delle linee Brescia-Iseo, Lucca-Bagni di Lucca e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò, quanto sulla ferrovia Castel Bolognese-Riolo.

19. *Carico e scarico.*

La facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a carro completo nelle stazioni della rete dello Stato, è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse sulla ferrovia Castel Bolognese-Riolo.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico, effettuate a cura e spese delle parti, viene concesso dalle singole Amministrazioni l'abbuono sul diritto fisso nella misura indicata nelle rispettive tariffe.

20. *Pagamento delle tasse di trasporto ed altre accessorie.*

Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della grue, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile quest'ultima, ove non sia

possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Per i casi di false dichiarazioni previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare in partenza per le spedizioni franche in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto e dal relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe per i casi di interruzione di linee.

21. *Tassa di bollo.*

In aggiunta alle tasse di porto, ecc., sarà da esigersi per ogni trasporto, la prescritta tassa e sovratassa di bollo.

22. *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.*

Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità od abusi, documenti e formalità doganali, modificazioni al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc., valgono, anche nei rapporti con la ferrovia Castel Bolognese-Riolo le norme vigenti sulla rete dello Stato.

A giustificazione del debito per gli assegni gravanti spedizioni non ammesse al servizio cumulativo e destinate a stazioni della ferrovia Castel Bolognese-Riolo, la stazione di Castel Bolognese (Stato) dovrà trattenere la scheda originale e ritirare l'obbligazione dell'assegno dal delegato della ferrovia stessa sull'apposito Modulo C1-466, uniformandosi alle disposizioni di cui all'art. 30, punto 3° delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » diramate con l'Ordine di servizio N. 160-1909.

23. *Trasporti a domicilio.*

Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

24. *Spedizioni da e per amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.*

Non essendo la stazione di Castel Bolognese (Stato) ammessa al servizio interno della ferrovia Castel Bolognese-Riolo, i trasporti provenienti dalla ferrovia stessa e destinati a stazioni delle amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per la sua stazione di Castel Bolognese e consegnati alla stazione di Castel Bolognese (Stato) dal rappresentante della ferrovia stessa scortati dai documenti di trasporto necessari per la spedizione fino a destino, giusta le norme in vigore fra la rete di Stato e le accennate amministrazioni.

I trasporti merci in senso inverso saranno carteggiati per la stazione di Castel Bolognese (Stato), dove dovrà avvenire lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico a cura del delegato della ferrovia Castel Bolognese-Riolo, quando sui documenti di trasporto risulti come definitiva la ferrovia medesima.

Riguardo ai trasporti da o per l'estero, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna, si estende soltanto al percorso tra la stazione di Castel Bolognese (Stato) e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto viene dall'estero con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione di Castel Bolognese per l'inoltro ad una stazione della ferrovia Castel Bolognese-Riolo se ne effettuerà nella detta stazione di Castel Bolognese F. S. lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico, a cura del rappresentante di detta ferrovia;

b) se il trasporto proviene invece dalla ferrovia Castel Bolognese-Riolo ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna pel percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Castel Bolognese della ferrovia suddetta ed il rappresentante della ferrovia stessa lo consegnerà alla stazione di Castel Bolognese (Stato) per l'eseguimento in servizio diretto in base alle tariffe interne italiane ed estere (carteggio da ferrovia a ferrovia) od in base a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta dal mittente sulla lettera di vettura, effettuando inoltre, immediatamente, il pagamento delle eventuali tasse e spese relative;

c) i trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli per i quali il mittente rinuncia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la ferrovia Castel Bolognese-Riolo, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta Ferrovia. Peraltro, siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione ed il ricarteggio, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa dovranno sempre indirizzarsi ad un inermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di Castel Bolognese, ovvero al transito di confine, ad un'altra stazione della rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale per il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Castel Bolognese (Stato) e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da e per l'estero (edizione 1° gennaio 1913) ».

Per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto dispongono l'art. 108 delle tariffe F. S. e le prescrizioni delle tariffe internazionali dirette.

25. *Deviazione dei trasporti.*

I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta o che, sebbene carteggiati regolarmente pervenissero ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire con lo stesso documento per la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire, esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido*, più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria amministrazione il pareggio della differenza (in più od in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

26. *Scambio ed uso del materiale rotabile.*

È ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione sotto l'osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre ferrovie secondarie italiane.

Il materiale rotabile dell'Amministrazione F. S. e delle corrispondenti, per essere ammesso a circolare sulla linea Castel Bolo-

gnese-Riolo dovrà avere un peso per asse non superiore a tonn. 14.5; una distanza massima base rigida di m. 5 per carri a due assi, di m. 4 per quelli a tre assi ed illimitata per quelli a carrello o portanti il segno ←o→.

I carri ammessi a passare da una Amministrazione all'altra devono essere completi pel volume della merce o delle merci in essi caricate, o tassati a tariffa di carro completo.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame a P. V., i quali sono ammessi a passare da una amministrazione all'altra purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali, se diretti alla linea Castel Bolognese-Riolo, e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle ferrovie dello Stato se diretti alle linee di queste ultime.

I carri della ferrovia Castel Bolognese-Riolo sono contrassegnati dalla sigla F. C. B. R. ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di Castel Bolognese per la quale avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni dell'Ordine di servizio N. 111-1914, circa gli avvisi M 99 per i carri di altre amministrazioni, ritirati dalla circolazione per cause eccezionali, da inviarsi all'Ufficio Materiale Mobile di Roma.

I carri della ferrovia Castel Bolognese-Riolo potranno utilizzarsi nel ritorno esclusivamente con spedizioni dirette alla ferrovia stessa.

È vietato utilizzare con bestiame, o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc., i carri della detta ferrovia che fossero con apposita iscrizione assegnati a trasporti delle derrate alimentari.

27. *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.*

I copertoni delle due amministrazioni e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare e proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a questi, dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

28. *Lavaggio e disinfezione dei carri. - Penalità relative.*

Ciascuna delle due amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria alla pulitura od, occorrendo, alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame, di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Castel Bolognese deve essere accertato in contradditorio fra gli agenti delle due amministrazioni lo stato di proprietà ed, ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa.

In tali casi la stazione di Castel Bolognese F. S. deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento conforme all'allegato A all'O. S. N. 111-1914 da inviarsi all'Ufficio Materiale Mobile in Roma.

Pei carri carichi, restituiti in destinazione di una o più stazioni oltre quella di transito, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale di accertamento come sopra è detto.

La stazione di Castel Bolognese deve altresì accertare e segnalare nei modi suesposti i casi in cui dalla ferrovia corrispondente siano stati utilizzati per il trasporto di bestiame o di merci infettanti carri F. S. od assimilati, che non ammettano tale qualità di carico.

29. *Pesatura delle merci al transito.*

Quando pei trasporti in servizio cumulativo provenienti dalla ferrovia Castel Bolognese-Riolo, il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Castel Bolognese F. S., questa prenderà di ciò particolare nota, addebitando nel tempo stesso la tassa di pesatura alla ferrovia Castel Bolognese-Riolo, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

30. *Trasporti in servizio.*

La corrispondenza che gli uffici e le stazioni di una amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la rete dello Stato e la ferrovia Castel Bolognese-Riolo e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due amministrazioni.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

31. *Servizio nella stazione di Castel Bolognese (Stato).*

Nella stazione di Castel Bolognese (Stato) l'amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede alla tenuta delle gestioni di transito ed alla esecuzione delle operazioni per lo scambio dei trasporti in servizio cumulativo.

32. *Gestioni contabili al transito.*

La stazione di Castel Bolognese, come stazione di transito con la ferrovia di Castel Bolognese-Riolo, dovrà, per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, ecc. », cui agli Ordini di servizio N. 160-1909, e N. 101-1914, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti controlli.

Per tutto quanto non è previsto dal presente Ordine di servizio valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di servizio e relativi allegati devono essere fatte opportune aggiunte nel volume « Prontuari di servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli » in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1913), e nell' « Elenco delle stazioni e degli scali lacuali marittimi, ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° ottobre 1910).

Nell'enumerazione dei transiti interni, di cui all'art. 3 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito », si dovrà aggiungere la « Ferrovia Castel Bolognese-Riolo » coll'indicazione del transito di Castel Bolognese.

Nei prospetti dei servizi cumulativi fra le ferrovie dello Stato e le ferrovie Secondarie, alle pagine 20 e 34 della parte IV delle « Tariffe e condizioni pei trasporti » (edizione maggio 1908) si dovrà aggiungere la ferrovia Castel Bolognese-Riolo con l'indicazione dei seguenti prezzi:

fino a Kg. 10 . . . . L. 0,30;
da oltre 10 fino a Kg. 20 . . » 0,40.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, ecc... » (edizione 1° aprile 1913) si dovrà:

nell'indice a pagina 4: aggiungere l'indicazione di: « Società per la ferrovia di Valle Senio - Ferrovia Castel Bolognese-Riolo - pag. 113 »;

a pag. 14, fra Riena e Rio Marina, inserire *Riolo* con l'indicazione della pag. 113;

a pagina 113 riportare le indicazioni tutte risultanti dal prospetto « Allegato A » al presente Ordine di servizio, nonchè quelle relative alle tariffe applicabili, ai diritti fissi, alle norme pel carico e lo scarico, ecc., da rilevarsi dall'Ordine di servizio stesso.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà a pagina 19, di contro al nome della stazione di Castel Bolognese, che sarà da considerarsi come stampato in carattere grassetto, esporre il richiamo (*d*), riportando in calce la seguente nota:

(*d*) Stazione di transito con la ferrovia Castel Bolognese-Riolo.

Le relative aggiunte da farsi alla parte seconda della « Prefazione Generale all'Orario generale di servizio » saranno comprese in detta pubblicazione in corso di ristampa.

Infine opportune aggiunte saranno da introdursi anche nell'« Elenco alfabetico delle marche di proprietà dei veicoli italiani ed esteri » (edizione 1° gennaio 1910).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 117-1915.*

Società per la Ferrovia di Valle Senio

Sede in Bologna

Esercizio della Ferrovia Castelbolognese-Riolo

Direzione dell'Esercizio: Riolo

Il servizio cumulativo, oltrechè alle Ferrovie dello Stato e linee da esso esercitate. (Parte 1ª, pag. 14 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza », edizione 1° aprile 1913) è esteso anche alle linee: Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Lucca-Bagni di Lucca e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate: Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Impianti fissi: Piani caricatori: di testa	di fianco	Grue fisse: quantità	portata in tonnel.	Bilancie a ponte: quantità	portata in tonnel.	Sagoma limite	Distanze in chilometri dalla stazione di transito di Castel Bolognese
Riolo	Castel Bolognese-Riolo	G	A	P	VB	—	T	F	—	—	1	30	S	10

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 117-1915.*

Quote da riscuotersi per conto della ferrovia di Valle Senio pel trasporto in servizio cumulativo dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti — (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
								pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogr.	
			Km.	I	II	III	III	I	II	III	I	II	III	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa da bollo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Riolo. . .	Castel Bolognese-Riolo	Castel Bolognese	10	0.75	0.55	0.50	0.30	0.40	0.35	0.20	0.30	0.25	0.15	2.320	2.260

Bagagli — Tassa minima per spedizione:

L. 0.70 per le concessioni speciali A e IX;
L. 0.55 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
L. 0.50 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato C all'Ordine di servizio N. 117-1915.

ELENCO delle corrispondenze viaggiatori fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e quelle della Ferrovia Castelbolognese-Riolo, ammesse al servizio cumulativo.

AVVERTENZA: *Gli asterischi indicano i biglietti che sono in distribuzione presso le stazioni.*

PERCORRENZA da (e viceversa)	a	Stazione di transito	Biglietti di corsa semplice I	II	III	Biglietti di andata e ritorno I	II	III
Bagnocavallo	Riolo	Castelbolognese	*	*	*	*	*	*
Bologna	Id.	Id.	*	*	*	*	*	*
Castel S. Pietro	Id.	Id.	*	*	*	—	—	—
Cesena	Id.	Id.	*	*	*	—	—	—
Faenza	Id.	Id.	*	*	*	*	*	*
Ferrara	Id.	Id.	*	*	*	—	—	—
Forlì	Id.	Id.	*	*	*	—	—	—
Imola	Id.	Id.	*	*	*	*	*	*
Lugo	Id.	Id.	*	*	*	*	*	*
Massalombarda	Id.	Id.	*	*	*	—	—	—
Ravenna	Id.	Id.	*	*	*	*	*	*
Rimini	Id.	Id.	*	*	*	—	—	—
Russi	Id.	Id.	*	*	*	*	*	*
Solarolo	Id.	Id.	*	*	*	*	*	*

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 117-1915.*

Quote a tariffa ordinaria pei trasporti dei bagagli, dei cani, dei velocipedi e dei giornali in servizio cumulativo con la Rete dello Stato.

Dal transito di Castel Bolognese alle seguenti stazioni o viceversa.	Km.	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. * Prezzo per tonn.	Velocipedi *	Cani * Prezzo per capo	Giornali * per ogni kg. e fraz. di kg.
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100				
Riolo. .	10	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	4.64	0.70	0.25	0.1508

* Tassa minima:

Bagagli, per spedizione	L.	0.70
Velocipedi, per macchina	»	0.70
Cani, per spedizione	»	0.70
Giornali per spedizione	»	0.25

Circolare N. 31. (C.).

Certificati d'origine pei trasporti in destinazione od in transito per la Francia.

(Vedi Circolare N. 3-1915).

A seguito della circolare N. 3-1915 si notifica che sono ammessi all'importazione in Francia anche se non scortati dal certificato di origine i seguenti prodotti tipici italiani:

Vino di Marsala — olio di oliva — sughero — mercurio — marmo ed alabastro greggi — zolfo — castagne — fiori freschi — frutta fresca da tavola — latte condensato — formaggi parmigiano, ementhal, pecorino, cacio cavallo, gorgonzola — corallo greggio.

Nell'occasione si avverte che pure gli effetti usati sono esenti dall'obbligo del certificato di origine.

Annotazione di ciò devesi quindi praticare nella detta circolare N. 3-1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 27 marzo 1915, N. 111, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Oreste Pancrazi, commerciante in calzature, con sede in Firenze, via dei Servi, N. 5, nonchè il sig. Oreste Pancrazi fu Pasquale, unico proprietario della ditta stessa.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 29 marzo 1915, N. 112, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Cooperativa tra lavoranti calzolai di S. Miniato e Montopoli con sede in Ponte a Egola nonchè il suo presidente signor Ettore Benedetti fu Venanzio.

Il Direttore generale reggente.

R. DE CORNÈ.

Circolare N. 28R (C.).

Corse di cavalli in Roma.

In occasione delle corse di cavalli che sotto gli auspici dell'Associazione della stampa periodica italiana avranno luogo in Roma nei giorni 18, 22 e 25 aprile 1915, tutte le stazioni ed agenzie della rete di Stato distribuiranno, dietro semplice richiesta dei viaggiatori, biglietti di andata e ritorno speciali per Roma ai prezzi raddoppiati della tariffa ridotta *D* (ribasso 60 % circa), biglietti ai quali è unito uno scontrino per l'ingresso nel prato dell'ippodromo delle Capannelle nel giorno 18 aprile e nel prato dell'ippodromo dei Parioli nei giorni 22 e 25 aprile.

Il costo dello scontrino fissato in L. 5,25, dovrà essere riscosso dalle stazioni ed agenzie, in aggiunta al prezzo del biglietto di andata e ritorno.

SPECIE DEI BIGLIETTI E NORME PER LA LORO DISTRIBUZIONE.

I biglietti sono di una sola specie: a serie omnibus. Dovranno quindi essere completati a mano, con l'indicazione della stazione di partenza, della via da seguire, del prezzo (da computarsi nel modo che appresso) e delle fermate intermedie ammesse, avvertendo che per quanto riguarda la via da seguire ed il numero delle fermate intermedie sia nell'andata che nel ritorno, valgono le norme della tariffa differenziale *A*.

La vendita dei biglietti dovrà essere iniziata il giorno 18 aprile e continuata fino a tutto il giorno 25.

Le stazioni di partenza e le agenzie dovranno apporre, tanto sul tagliando di andata, quanto su quello di ritorno, il bollo ad umido indicante la data del giorno di distribuzione. La sezione

di ritorno dovrà essere timbrata anche dalle stazioni od agenzie di Roma.

I prezzi desunti dalle colonne 16, 17 e 18 del « Prontuario dei prezzi pei trasporti dei viaggiatori (ediz. 1° novembre 1914) » e corrispondenti alla distanza intercedente fra la stazione che rilascia il biglietto e Roma, dovranno essere raddoppiati per comprendervi la corsa di andata e quella di ritorno.

Ai detti prezzi dovrà essere aggiunta la quota di L. 5,25 per lo scontrino d'ingresso alle corse.

Validità dei biglietti e fermate intermedie.

La validità dei biglietti è stabilita fino al 30 aprile corrente e non è prorogabile.

Le fermate intermedie potranno essere di qualunque durata purchè nei limiti di validità del biglietto. I viaggi di ritorno da Roma, iniziati in tempo utile potranno essere compiuti anche se nel corso di essi scade la validità dei biglietti, a condizione che i viaggiatori si rechino direttamente a destinazione senza fermarsi nelle stazioni intermedie.

Viaggi dei ragazzi.

Ai ragazzi di età superiore ai tre anni non è concessa alcuna ulteriore riduzione, e pertanto anche per essi dovranno essere pagati gli stessi prezzi a tariffa ridotta stabiliti per gli adulti, con l'aggiunta del costo dello scontrino in L. 5,25.

Treni utilizzabili.

I portatori dei biglietti di qualsiasi classe sono esclusi dai treni direttissimi, e sono inoltre tenuti ad osservare, quanto agli altri treni, le esclusioni e limitazioni stabilite dagli orari ufficiali.

Passaggio di classe superiore.

Il passaggio in classe superiore è ammesso verso pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa ordinaria delle due classi.

Circolare N. 26. (C.).

Esposizione-fiera equina in Modena.

Pei viaggi dei partecipanti all'esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviario-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e ritorno: dal 22 al 30 aprile 1915.

SPEDIZIONI DEGLI EQUINI.

Andata: dal 23 al 26 aprile 1915.

Ritorno: dal 25 al 30 aprile 1915.

Per quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 27R (C.).

Congresso del comitato nazionale per la protezione della giovane in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci o Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviario-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 20 al 25 aprile 1915.

Ritorno: dal 24 al 29 aprile 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Roma, 1915 — Tip. Editrice Nazionale - C. 80.

Obbligo del viaggio di ritorno da Roma.

La facilitazione che forma oggetto della presente circolare è consentita per coloro che si recheranno affettivamente a Roma, e quindi i biglietti presentati pel ritorno ad altre stazioni non saranno tenuti validi. Il viaggiatore che si presentasse ad altra stazione per iniziare il viaggio di ritorno, dovrà essere assoggettato al pagamento del prezzo a tariffa generale o differenziale *A* per tutto il percorso dalla stazione da cui ha incominciato il viaggio di andata fino a quella in cui si è fermato, aumentato del prezzo a tariffa generale o differenziale *A* per il percorso da compiere nel ritorno, deduzione fatta della quota ferroviaria del biglietto di andata e ritorno rilasciatogli.

Norme generali.

Per i viaggi di cui trattasi sono applicabili, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e condizioni stabilite per i biglietti di andata e ritorno di cui l'allegato 4 alle tariffe.

Riforniture dei biglietti.

Ove occorra, le stazioni ed agenzie potranno chiedere le occorrenti riforniture di biglietti all'Ufficio affari diversi viaggiatori in Firenze.

N. B. — Le disposizioni di cui la presente circolare furono già impatite alle stazioni ed agenzie dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Il Direttore generale reggente
R. De Cornè.

Roma, 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Danni da opere ferroviarie. - Fondamento dell'azione (Art. 46 della legge sugli espropri per p. u.). - Incompetenza del foro del convenuto.

L'azione di emenda di danni prodotti dall'opera pubblica riposa sull'art. 46 della legge 25 giugno 1865, N. 2359, al quale è estraneo l'elemento soggettivo della colpa dell'autore del pregiudizio.

La competenza a conoscere e decidere della domanda così proposta è del Magistrato del luogo della situazione dell'immobile danneggiato, analogamente alle norme vigenti in materia di espropriazioni per P. U. di cui l'art. 46 fa parte.

CORTE APPELLO ROMA (Fazioli est.) - sent. 4-16 gennaio 1915 - Ferrovie Stato c.° Vivarelli ved. Scaltrini.

FATTO.

Ritenuto che con atti 30 luglio 1908, 28 agosto 1909, 4 novembre 1909 e 28 novembre 1910 la signora Luigia Vivarelli vedova Scaltrini conveniva avanti il Tribunale di Roma il Direttore generale delle ferrovie dello Stato esponendo: che essa era proprietaria di un fabbricato posto nel popolo di Piteccio fra la via Comunale e la strada ferrata Pistoia-Bologna, che, mentre prima della costruzione della linea, il muro dietro la casa era in pendenza e compatta, dopo ne era stata aumentata la pendenza col deposito di molto materiale di riporto allo scopo di sostenere con una scarpata la linea stessa, che questo materiale si era gradatamente avvallato venendo a gravitare sul lato posteriore della casa e causando ad essa lesioni e danni rilevantissimi,

e tali da metterne in pericolo l'esistenza, che inutili erano state le proteste stragiudiziali fatte all'amministrazione ferroviaria, e che quindi essa doveva essere condannata, a rimuoverne la causa eseguendo i lavori all'uopo necessarii entro un congruo termine, scorso il quale la istante doveva essere autorizzata ad eseguirli a spese dell'amministrazione, che la medesima inoltre doveva essere condannata al risarcimento dei danni da liquidarsi mediante perizia e alle spese di lite.

L'amministrazione ferroviaria eccepì la incompetenza del Tribunale adito *ratione loci*, in via subordinata sostenne la prescrizione trentunnale dell'azione e la improponibilità e infondatezza della medesima. La Vivarelli sostenne che la sua azione non era di natura reale, ma personale in quanto si domandava il risarcimento di danni rubìti, e la condanna dell'amministrazione a fare qualche cosa per ovviare ai danni lamentati, che non si era affatto verificata la prescrizione, che non avevano alcun fondamento le altre eccezioni dedotte contro l'ammissibilità e il merito dell'azione stessa, e propose all'uopo gli opportuni mezzi istruttori.

Il Tribunale con sentenza 7 gennaio 1911 dichiarava destituita di fondamento l'eccezione di incompetenza sollevata dall'amministrazione ferroviaria, dichiarò improponibile avanti l'autorità giudiziaria la domanda della Vivarelli relativa alla remozione delle opere, che avrebbero causato i danni lamentati da essa, prima poi di decidere sull'eccezione di prescrizione proposta dalla detta amministrazione, e sul merito della causa, ammise una prova per testi e una perizia per stabilire se i danni rimontassero a meno di un trentennio e le cause ed entità dei danni medesimi.

Contro detta sentenza notificata li 18-19 novembre 1911 l'amministrazione produceva appello con atto 6 gennaio 1912 riassunto li 3 novembre 1913.

Omissis.

DIRITTO.

Considerato che il Tribunale per giungere alla dichiarazione della propria competenza dovette qualificare l'azione della Viva-

relli come personale, perchè avente per obbietto il risarcimento di un danno causato da colpa aquiliana, in quanto trattavasi di esigere l'adempimento di una obbligazione derivante da delitto civile, e perchè la natura di una azione non viene immutata per la circostanza che il danno lamentato siasi verificato in un bene immobile.

Che però la decisione in parola non risponde ai fatti della causa nè ai precetti di legge: laonde il gravame dell'amministrazione ferroviaria apparisce alla Corte perfettamente fondato.

Di vero, la speciale conformazione del terreno, che secondo la tesi della Vivarelli sarebbe causa dei danni da essa risentiti nella sua proprietà, rimonterebbe alle espropriazioni compiute per la costruzione della linea ferroviaria Pistoia-Bologna. Di fatti fra i terreni da espropriare ve ne erano alcuni di proprietà di certo Pedrazzi Giovanni, siti in quel di Piteccio, i quali nel 1862-63-64 furono quasi tutti espropriati ed acquistati dalla *Società della strada ferrata centrale italiana*, salvo qualche piccola parte, fra cui la casa in contestazione che rimase di pertinenza del Pedrazzi.

Con atto del 23 luglio 1877 la casa stessa con le sue adiacenze passò poi al sig. Scaltrini, dante causa della signora Vivarelli, attuale istante.

Ora in tale stato di cose, se si volesse accettare la opinione del Tribunale, il delitto civile per colpa eventuale commessa nella esecuzione dei lavori e di adattamento alla linea ferroviaria sarebbe attribuibile alla Società espropriante non all'attuale amministrazione delle ferrovie dello Stato, e il danneggiato sarebbe il Pedrazzi o i suoi eredi od aventi causa a titolo universale, non la Scaltrini o la sua erede signora Vivarelli, che, avendo avuto causa dal Pedrazzi a titolo singolare non potrebbero esercitare la relativa azione, salvo che non avessero provato di esserne divenuti cessionari o mandatari.

Se poi il danno lamentato dalla sagnora Vivarelli si volesse far rimontare al tempo posteriore allo acquisto della proprietà, come fu di fatti asserito con le successive conclusioni, e, con la prova testimoniale all'uopo proposta allo scopo di escludere la eccepita prescrizione trentennale, sarebbe stato necessario indicare nella citazione o negli atti successivi qualche elemento di colpa,

che potesse concretare il preteso delitto civile, del quale l'amministrazione dovrebbe rispondere verso l'istante.

Ma la supposizione è esclusa dalla stessa Vivarelli, poichè essa nel suo atto introduttivo della lite non fa altro che prendere le mosse della primitiva espropriazione per affermare che in quel momento precisamente si creò lo stato di fatto nocivo e pericoloso per la proprietà Pedrazzi, ora di sua pertinenza mediante il materiale di riporto addossato al suo fabbricato e costituente nel tempo stesso la scarpata ferroviaria.

È vero che la Vivarelli congiunga questo primitivo stato di cose coi successivi danni risentiti nella sua proprietà, in quanto nel detto materiale di riporto si sarebbe verificato un lento e continuato avvallamento, ma non si dice che nel punto in questione l'amministrazione ferroviaria abbia fatto alcun atto positivo per aggravarne le condizioni o per variarne comunque lo stato, si aggiunge solo che *l'amministrazione per effetto del detto avvallamento è costretta a rialzare costantemente la linea,* il che certo non potrebbe esserle mai vietato, nè dar luogo a un titolo di colpa o di delitto civile costituendo invece il naturale esplicamento della funzione dell'amministrazione stessa nella tutela della linea ferroviaria.

Pertanto la ipotesi del delitto civile non si adatta alla presente causa, sia pel modo come i fatti sono presentati nel libello della Vivarelli, sia pel modo come essi realmente si dovettero andare svolgendo sulla località in controversia. E quindi non è sotto tale aspetto possibile ammettere la competenza del Tribunale di Roma.

Che però sia sotto l'aspetto di un danno derivante da una espropriazione per ragione di pubblica utilità, sia sotto quello del danno causato da inosservanza delle regole circa le servitù derivanti dallo stato dei luoghi e specialmente dalla contiguità di proprietà immobiliari pubbliche o private, indubbiamente spetta alla signora Vivarelli un'azione reale a tutela del suo dritto di proprietà che essa pretende leso.

È noto infatti che nella prima ipotesi l'esecuzione di un'opera di pubblica utilità può arrecare danni sia alle frazioni di una proprietà parzialmente espropriata, sia a proprietà contigua non espropriata, e che nel primo caso la indennità per la legge vigente deve

essere determinata e liquidata insieme con la indennità di espropriazione (articoli 39, 40 e seguenti legge 25 giugno 1865, N. 2939) mentre nel secondo i proprietari di fondi i quali dalla esecuzione di un'opera di pubblica utilità vengano gravati di servitù, o vengano a soffrire un danno permanente dalla perdita o diminuzione di un diritto, essi pure possono agire per ottenere le equivalente indennità (art. 46 detta legge).

È noto altresì che i danni in parola possono verificarsi e determinarsi in primo tempo, vale a dire all'epoca della espropriazione, ma possono anche verificarsi in tempo posteriore sia perchè non preveduti, o non prevedibili nel primo momento, sia perchè dipendenti dalla natura o dal modo di formazione o dall'esercizio dell'opera pubblica, e l'amministrazione ferroviaria nemmeno in tal caso ne disconosce in tesi generale, nè potrebbe disconoscerne la risarcibilità, tanto vero che nell'attuale stadio di lite da essa appunto è partito la prima volta il richiamo al citato art. 46 della legge di esproprio. Nè potrebbe questo danno essere eliminato dal fatto della espropriazione avvenuta in confronto del precedente proprietario della casa in discorso, Pedrazzi Giovanni, perchè trattasi nella ipotesi sostenuta dalla Vivarelli, di un danno verificatosi o quanto meno aggravatosi dopo che essa acquistò il domidio della casa stessa, danno quindi non risarcito nè risarcibile a favore del Pedrazzi, ma risarcibile a favore della sola Vivarelli, che lo ha sofferto, e che al riguardo colla sua istanza propone un'azione reale, perchè fondata non su un diritto di obbligazione qualsiasi verso l'amministrazione ferroviaria, ma sul suo diritto reale di proprietà, di cui potrebbe chiedere il risarcimento contro chiunque si opponesse al medesimo, e contro tutti coloro che ebbero a lederlo, e quindi anche contro l'amministrazione convenuta. È vero che questa nella sua difesa ha fatto rilevare come a suo tempo il Pedrazzi fosse stato indennizzato anche dell'eventuale deprezzamento e danno che per causa dell'espropriazione avrebbe subito la casa stessa, ma è evidente che di tale quistione come di ogni altra quistione di merito, dovrà occuparsi il giudice competente *ratione loci*, per quanto apparisca chiaro, allo stato degli atti, che la clausola dei contratti 27 giugno 1863 e 26 ottobre 1864, invocate al riguardo dall'amministrazione, non possono riferirsi ai danni ora

lamentati dalla Vivarelli, poichè in essa si fa menzione solo di *deprezzamento della proprietà residua e di disturbo arrecato alla vicina casa*, volendo quindi alludere con tali ultime parole, e in relazione alla casa, solo a semplici molestie e fastidî personali arrecati agli abitanti di essa, ma non certo comprendere le lesioni all'edificio, di cui negli atti non si parlò affatto, e delle quali la Vivarelli ha in questo giudizio chiesto il risarcimento, come di fatti verificatisi entro il trentennio e da collegarsi soltanto per ragioni di causalità coll'avvenuta espropriazione.

Che la realtà dell'azione promossa dalla Vivarelli non potrebbe essere esclusa dalla circostanza che la espropriazione sia avvenuta in epoca anteriore alla andata in vigore della legge del 1865. Anche sotto la legge toscana imperante a quel tempo (legge 24 ottobre 1860 N. 4375) la espropriazione per pubblica utilità non poteva avere diversi effetti, tanto più che le precedenti leggi speciali toscane, e lo stesso motuproprio del 18 agosto 1875 riguardante la ferrovia in questione, erano in gran parte modellate sulle leggi francesi (Sabbatini, legge sulla espropriazione, volume I, 3ª edizione, pag. 66). E sia per tali motivi, sia perchè, lo si ripete, i fatti lesivi del dritto della Vivarelli si erano avverati o manifestati sotto l'impero della legge del 1865, l'azione spiegata dalla istante non potrebbe mai essere ritenuta come personale.

Che anche di natura reale sarebbe tale azione, ove si volesse esaminare la medesima indipendentemente dalle leggi, di espropriazioni, e come diretta a tutelare una proprietà privata da danni derivanti da costruzioni eseguite in vicinanza, pubbliche o private che siano, o ad ottenere unicamente il corrispondente risarcimento contro l'amministrazione pubblica, quando, come nella specie, l'istanza diretta a rimuovere o conformare diversamente l'opera pubblica fosse improponibile art. 574 cod. civ. Che la azione reale sui beni immobili va proposta davanti l'autorità giudiziaria del luogo ove è posto l'immobile a senso dell'art. 93 proc. civ.

Al riguardo nessuna deroga è stata introdotta dalle leggi riguardanti le ferrovie dello Stato, e del resto alla stessa competenza andrebbe soggetta anche l'azione di danno dato, ove si volesse ammettere la tesi primitiva della Vivarelli, e ciò per effetto del combinato disposto degli art. 82-93 detto codice.

Che dichiarandosi la incompetenza del Tribunale di Roma, le ulteriori deduzioni delle parti rientrano nella cognizione del giudice di merito (art. 493 proc. civ.).

Omissis.

Per questi motivi la Corte, respinta ogni contraria istanza od eccezione, e provvedendo sull'appello proposto dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato con atto 6 gennaio 1912 riassunto il 3 novembre 1913 contro la sentenza del Tribunale di Roma in data 7 gennaio 1911 nella causa vertente con la signora Luigia Vivarelli vedova Scaltrini, in riforma dell'appellata sentenza dichiara la incompetenza del Tribunale a conoscere dell'azione spiegata dalla Vivarelli con l'atto 30 luglio 1908 riassunto il 28 agosto 1909, 4 novembre 1909 e 28 novembre 1910.

Condanna la Vivarelli nelle spese ed onorari di primo e secondo grado escluse quelle relative alla documentazione prodotta dall'amministrazione delle ferrovie e delega l'estensore per la liquidazione relativa.

MASSIMARIO

Disposizioni competenze accessorie. - Passaggi a livello importanti. - Soprassoldi.

La norma contenuta nell'art. 178 delle Disposizioni sulle competenze accessorie annesse al Regolamento del Personale, non conferisce un diritto perfetto agli agenti addetti alla sorveglianza di attraversamenti importanti ed eccezionalmente frequentati, ma un diritto condizionato alla esistenza del provvedimento col quale l'amministrazione nel legittimo suo potere discrezionale riconosce essersi verificato il concorso delle condizioni richieste per la corresponsione dello speciale soprassoldo contemplato dell'articolo suddetto.

TRIBUNALE NAPOLI (Appello-Genovesi est.) - sentenza 1-11 marzo 1915 - Ferrovie Stato c. Ircano Nicola.

Lodo arbitrale. - Azione di nullità. - Concetto ed estremi della motivazione.

Perchè possa ritenersi adempiuto l'obbligo della motivazione, basta che il lodo contenga le riflessioni necessarie a far apparire il ragionato convincimento dei decidenti in ordine agli elementi sostanziali delle questioni sollevate. La circostanza che il Collegio Arbitrale non abbia indicato in minuti calcoli aritmetici la via per cui è giunto all'assegnazione di un determinato compenso, non può essere addotta a giustificare il difetto di motivazione, quando le

parti non abbiano offerto elementi specifici di prova e, quando per la speciale natura del compenso reclamato (maggiori soggezioni del lavoro notturno) gli arbitri abbiano dovuto far uso di quel potere discretivo che, in certi casi, non può essere loro negato.

TRIBUNALE ROMA (Guarini est.) - sentenza 16-24 gennaio 1915 - Impresa Costruzioni Cionfrini c.' FF. SS.

Errata-corrige

Ordine di servizio N. 104. (Bollettino N. 14-1915): Rettificare in « 0.55 » la cifra « 0.65 » che figura nella terza riga.

Ordine di servizio N. 101. (Bollettino n. 14-1915). A pag. 308, linea 11ª dopo le parole: « linea di », aggiungere le seguenti « Legnago, quello a destra comanda ai treni provenienti dalla linea di... ».

Circolare N. 27. (Bollettino n. 14-1915). A pag. 340, il primo numero di carro Mv a colonna 2, va corretto da: 260.122, in 560.122.

R. D. 1° aprile 1915, n. 426. (Bollettino 15-1915) Tanto nell'indice quanto a pag. 128, correggere l'intestazione come segue:

« R. D. 1° aprile 1915, n. 426, recante nuovi provvedimenti a sollievo della disoccupazione operaia ».

Comunicato sull'Opera di previdenza. (Boll. 15-1915). A pagina 367, all'8ª linea, correggere la qualifica di Quici cav. Arturo in « capo stazione di I grado, con funzioni di sotto-ispettore ».

BOLLETTINO UFFICIALE BELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VIII - N. 17

29 APRILE 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima. — Leggi e Decreti:

1° aprile 1915. — Legge n. 476, che converte in legge 17 decreti Reali recanti provvedimenti a favore dei paesi danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915 e porta modificazioni ai decreti stessi con l'aggiunta di altre disposizioni . . . . Pag. 233

15 » » — R. D. n. 505, col quale è approvato il nuovo regolamento per l'esecuzione dei grandi trasporti militari » 240

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Ordine di servizio n. 118. — Servizio cumulativo con la « Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane ». — Variazioni di tariffa . . . . Pag. 411

Ordine di servizio n. 119. — Passaggio allo Stato dei tronchi di ferrovia Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano, e riassunzione dell'esercizio del tronco Lucca-Bagni di Lucca. . . . . » 430

Ordine di servizio n. 120. — Servizio italo-germanico . . . . » 454

Ordine di servizio n. 121. — Spedizioni per conto di privati dei materiali fuori d'uso prelevati dai magazzini approvvigionamenti raccordati alle stazioni. . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 122. — Modificazioni al Capo IV del « Regolamento pei trasporti militari » . . . . » 455

Roma, aprile 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Ordine di servizio n. 123. — Tariffa locale N. 235 P. V. . . . . Pag. 458
Ordine di servizio n. 124. — Servizio italo-germanico . . . . » 459
Ordine di servizio n. 125. — Trasporti di petrolio da Siracusa Porto e da Siracusa Stazione. » ivi
Ordine di servizio n. 126. — Modificazioni e aggiunte alle Istruzioni speciali per l'inoltro dei trasporti in collettame a G. V. con carri intercomunicanti ed all'elenco degli itinerari dei carri normali e scorta a G. V. - Edizione 1913. . . . . » 460
Ordine di servizio n. 127. — Ristampa degli estratti delle Concessioni speciali e tariffe relative . . . . » 461
Ordine di servizio n. 128. — Tariffa eccezionale N. 1059 P. V. . . . . . » 462
Ordine di servizio n. 129. — Trasporti militari - Facilitazioni di trasporto alle famiglie degli ufficiali di riserva richiamati in servizio . . » ivi
Ordine di servizio n. 130. — Biglietti circolari italo-svizzeri . . . . . . » 463
Circolare n. 32. — Trasporti a domicilio a Jesi, S. Angelo dei Lombardi e Trapani . . . . » 471

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

Circolare n. 4v. — Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia . . . . . . Pag. 33

In appendice:

Circolare n. 29R. — Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi . . . . Pag. 4[illegible]
Circolare n. 30R. — Esposizione fiera equini in Asti . . . . » 4[illegible]

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 11[illegible]

LEGGE 1° *aprile* 1915, *n.* 476, *che converte in legge* 17 *decreti Reali recanti provvedimenti a favore dei paesi danneggiati dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 *e porta modificazioni ai decreti stessi con l'aggiunta di altre disposizioni* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono convertiti in legge i seguenti decreti Reali, recanti provvedimenti in conseguenza del terremoto del 13 gennaio 1915;

1° R. decreto 14 gennaio 1915, n. 7, che aumenta di L. 2 milioni lo stanziamento del fondo di riserva per le spese impreviste (Allegato *A*);

2° R. decreto 14 gennaio 1915, n. 13, portante nomina di un R. commissario per i comuni danneggiati dei circondari di Avezzano e di Sora e altre disposizioni riguardanti i Comuni stessi (Allegato *B*);

3° R. decreto 21 gennaio 1915, n. 20, concernente la moratoria di sei mesi per le cambiali, gli assegni bancari e le obbligazioni commerciali nella provincia di Aquila e nel circondario di Sora (Allegato *C*);

4° R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27 portante provvedimenti vari a favore dei Comuni colpiti dal terremoto, da iscriversi in appositi elenchi (Allegato *D*);

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* n. 101, del 22 aprile 1915.

5° R. decreto 21 gennaio 1915, n. 31, riguardante il pagamento di stipendi ed assegni ai maestri elementari nei Comuni colpiti dal terremoto (Allegato *E*);

6° R. decreto 21 gennaio 1915, n. 39, che concede speciali facilitazioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato resi necessari in conseguenza del terremoto (Allegato *F*);

7° R. decreto 21 gennaio 1915, n. 40, col quale è delegata la Direzione generale delle ferrovie dello Stato per gli acquisti nel Regno e all'estero di materiale e provviste per opere urgenti e per riparare danni causati dal terremoto (Allegato *G*);

8° R. decreto 22 gennaio 1915, n. 28, con cui si provvede alla nomina di un R .commissario per i Comuni del circondario di Sora (Allegato *H*);

9° R. decreto 28 gennaio 1915, n. 48, recante provvedimenti relativi all'amministrazione della giustizia nei luoghi colpiti dal terremoto (Allegato *I*);

10° R. decreto 31 gennaio 1915, n. 53, che stabilisce nuove norme circa la moratoria e la esenzione degli interessi sulle cambiali e sugli assegni bancari di debitori residenti in Comuni colpiti dal terremoto (Allegato *L*);

11° R. decreto 5 febbraio 1915, n. 62, che dispone la formazione di elenchi dei Comuni meno gravemente danneggiati e porta altri provvedimenti (Allegato *M*);

12° R. decreto 11 febbraio 1915, n. 106, portante norme per la costruzione delle baracche ed altri provvedimenti a tutela della incolumità nei luoghi colpiti dal terremoto (Allegato *N*);

13° R. decreto 11 febbraio 1915, n. 109, col quale si dispone che ai Comuni più duramente colpiti sia corrisposta, a carico dello Stato, la somma occorrente a pareggiare i rispettivi bilanci degli anni dal 1915 al 1920, per la parte delle spese obbligatorie (Allegato *O*);

14° R. decreto 11 febbraio 1915, n. 114, col quale è concessa l'esenzione dai diritti doganali per l'importazione delle case mobili, materiali da costruzione ed altri oggetti, e sono accordate agevolazioni ai Comuni danneggiati (Allegato *P*);

15° R. decreto 12 febbraio 1915. n. 110, col quale si dispone la sospensione, nei Comuni danneggiati, del corso delle prescrizioni e dei termini perentori relativi alle assicurazioni e della riscossione

dei debiti per semestralità verso gli Istituti di credito fondiario (Allegato *Q*);

16° R. decreto 12 febbraio 1915, n. 111, che dispone la concessione di una indennità di disagiata residenza a favore dei funzionari civili di ruolo delle Amministrazioni governative in servizio nei Comuni danneggiati (Allegato *R*);

17° R. decreto 14 febbraio 1915, n. 117, che dispone la sospensione dell'imposta sui redditi di ricchezza mobile limitatamente alle prime tre rate del 1915, nei Comuni meno gravemente danneggiati (Allegato *S*);

Nei decreti stessi sono introdotte le modificazioni ed aggiunte contenute negli articoli seguenti.

Art. 2.

Al penultimo comma dell'art. 1° del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27 (Allegato *D*), è sostituito il seguente:

« Quando si tratti di riparazioni a stabili appartenenti a persone in condizione povera, sarà dato dallo Stato un sussidio, fino al limite massimo di lire duemila, sia nel caso che le riparazioni siano eseguite a cura diretta dello Stato, sia nel caso che esse vengano eseguite a cura dei proprietari, purchè ciò avvenga entro il settembre 1916. La stessa disposizione è applicabile per le riparazioni eseguite a cura dei coloni o degli affittuari, quando essi ne abbiano l'obbligo e questo risulti da atto di data certa anteriore al 13 gennaio 1915 ».

Art. 3.

Gli articoli 1 e 3 del R. decreto 5 febbraio 1915, n. 62 (Allegato *M*), sono modificati come segue:

All'art. 1, dopo il primo comma, aggiungere:

« A tali Comuni è pure accordata la sospensione della riscossione della imposta erariale e delle sovrimposte provinciale e comunale sui terreni, stabilita dall'art. 6 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, per le rate non ancora scadute.

« Le rate dell'imposta sui terreni e delle sovrimposte provinciale e comunale sospese saranno ripartite in 12 rate bimestrali da versarsi insieme a quelle che andranno a scadere negli anni 1916 e 1917 ».

All'articolo 3 è sostituito il seguente:

« Ove dalle verifiche eseguite nei Comuni compresi negli elenchi da formarsi a norma del presente decreto si constati che l'ammontare complessivo degli sgravi da concedere in ciascun Comune, per rovina o inabitabilità, non superi il 40 per cento dell'importo totale dell'imposta sui fabbricati, inscritta nei ruoli del Comune stesso, cesserà di avere effetto per i fabbricati, non aventi diritto a sgravio, dal 1° gennaio 1916 il beneficio della sospensione accordata ai sensi dell'articolo sopracitato, e le rate delle imposte e delle sovrimposte rimaste sospese saranno ripartite in 12 rate bimestrali scadenti negli anni 1916 e 1917 ».

Art. 4.

Negli articoli 3 e 4 del Regio decreto 11 febbraio 1915, n. 106 (Allegato N) sono introdotte le modificazioni seguenti:

« Nel terzo comma dell'art. 3 si sopprimono le parole: « a titolo precario ».

« Nel primo comma dell'art. 4 si sopprimono le parole: « e delle aeree » aggiungendo al comma stesso:

« La concessione delle aree, qualunque ne sia la durata, è revocabile nei casi e con le norme stabilite dall'art. 64 del testo unico di legge approvato col Regio decreto 12 ottobre 1913, n. 1261 ».

Art. 5.

Al primo comma dell'art. 1 del Regio decreto 11 febbraio 1915. n. 109, (Allegato *O*) è sostituito il seguente:

« Ai Comuni compresi negli elenchi formati in applicazione dell'art. 1 del Regio decreto 5 febbraio 1915, n. 62, sarà corrisposta a carico dello Stato la somma occorrente a pareggiare i rispettivi bilanci degli anni dal 1915 al 1920 per la parte delle spese obbli-

gatorie. in quanto non basti all'uopo il rimborso delle sovrimposte come è stabilito dall'art. 6, penultimo comma del Regio decreto 21 gennaio 1915, n. 27 ».

Art. 6.

Al primo comma dell'art. 2 del R. decreto 12 febbraio 1915, n. 110 (Allegato *Q*), è sostituito il seguente:

« È sospesa la riscossione dei debiti per semestralità verso gli Istituti di credito fondiario, che siano garantiti, in tutto o in parte, da beni immobili siti nei Comuni di cui all'art. 1 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, e all'art. 1 del R. decreto 5 febbraio 1915, n. 62 ».

Art. 7.

All'art. 2 del R. decreto 12 febbraio 1915, n. 111 (Allegato *R*) è sostituito il seguente:

« Le indennità stabilite nell'articolo precedente sono ridotte alla metà per i funzionari residenti nei Comuni danneggiati compresi negli elenchi formati in applicazione dell'art. 1 del R. decreto 5 febbraio 1915, n. 62.

« Le indennità stabilite in questo e nel precelente articolo saranno corrisposte anche agli insegnanti delle scuole medie che prestano o saranno chiamati a prestar servizio in qualità di supplenti o di provvisori nei Comuni danneggiati ».

Art. 8.

All'articolo unico del R. decreto 14 febbraio 1915, n. 117 (Allegato *S*), è sostituito il seguente:

« Ai Comuni compresi negli elenchi formati in applicazione dell'art. 1 del R. decreto 5 febbraio 1915, n. 62, sono estese le disposizioni degli articoli 6 e 7 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, con le modificazioni contenute nell'art. 3 della presente legge ».

Art. 9.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata ad anticipare le somme corrispondenti alle sovrimposte, delle quali rimane sospesa la riscossione per effetto della presente legge, purchè ne venga garantita la restituzione col rilascio delle relative delegazioni.

Gli interessi dovuti alla Cassa depositi e prestiti sulle dette anticipazioni faranno carico sul bilancio del Ministero del tesoro, nel quale sarà inscritto apposito capitolo nella spesa straordinaria.

Per le anticipazioni di cui nel presente articolo non occorre il parere del Consiglio permanente di amministrazione della Cassa depositi e prestiti, nè il decreto Reale di autorizzazione prescritto dalle norme che regolano la Cassa predetta.

Art. 10.

I crediti della Cassa depositi e prestiti e della sezione autonoma di credito comunale e provinciale, per quote delegate a garanzia dei mutui sulle sovrimposte comunali e provinciali, sono dichiarati esigibili agli effetti dell'art. 1287 del Codice civile, limitatamente alle parti di sovrimposte comprese negli sgravi, e potranno in quanto occorra, ridursi od estinguersi anche con trattenute sui crediti che gli enti mutuatari abbiano verso il tesoro dello Stato in dipendenza dei rimborsi di cui all'art. 6 (penultimo alinea) del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27 (allegato *D*).

Art. 11.

Nei Comuni compresi negli elenchi di cui all'art. 1° del R. decreto 5 febbraio 1915, n. 62, le quote di sovraimposta provinciale e comunale sospese e non sgravate, quando sono vincolate a favore della Cassa depositi e prestiti o della sezione autonoma di credito comunale e provinciale, saranno ripartite col carico dei relativi interessi in dodici rate bimestrali e pagate con quelle che andranno a scadere negli anni 1916 e 1917.

Art. 12.

Ai maestri elementari che prestano o saranno chiamati a prestare servizio nei Comuni danneggiati indicati negli elenchi di cui all'art. 1 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, e all'art. 1 del R. decreto 5 febbraio 1915, n. 62, sono applicate le disposizioni dell'art. 35 del testo unico delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908 e approvato col R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261.

Alla spesa necessaria si provvederà mediante prelevamento dal fondo di riserva del bilancio del Ministero della pubblica istruzione di cui all'art. 90 della legge 4 giugno 1911, n. 487.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 1° aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — SONNINO — MARTINI — ORLANDO
DANEO — CARCANO — ZUPELLI — VIALE —
GRIPPO — CIUFFELLI — CAVASOLA —
RICCIO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 15 *aprile 1915, n. 505, col quale è approvato il nuovo regolamento per l'esecuzione dei grandi trasporti militari* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Viste le leggi 7 luglio 1907, n. 429 e 13 aprile 1911, n. 310 riguardanti l'ordinamento delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Visto il R. decreto n. 1447, in data 9 maggio 1912, col quale venne approvato il testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie affidate all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e gli automobili;

Visto il R. decreto 13 aprile 1911, n. 374, che approva il regolamento sulle dispense dalle chiamate alle armi dei militari in congedo illimitato che coprono determinati impieghi o si trovino in posizioni speciali;

Visto il R. decreto in data 21 febbraio 1907, n. 119, che approva il regolamento per l'esecuzione dei grandi trasporti militari;

Visto che nel regolamento predetto dovrebbero introdursi numerose varianti dovute, specialmente, a modificazioni già avvenute per le leggi ed il regolamento precitati nonchè per istruzioni aventi attinenza con la materia;

Vista la convenienza di procedere perciò alla ricompilazione di esso;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per gli affari della guerra, della marina e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 104 del 26 aprile 1915.

Art. 1.

È approvato l'annesso regolamento per l'esecuzione dei grandi trasporti militari, firmato, d'ordine Nostro, dai predetti ministri della guerra, della marina e dei lavori pubblici.

Art. 2.

Rimane abrogato il regolamento approvato col R. decreto 21 febbraio 1907 e rimangono del pari abrogate tutte le disposizioni in vigore in quanto siano contrarie all'annesso regolamento.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — ZUPELLI — VIALE — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

REGOLAMENTO

per l'esecuzione dei grandi trasporti militari

CAPO I.

Studi preparatori in tempo di pace.

§ 1. Presso il comando del corpo di stato maggiore è istituita una Commissione mista permanente tecnico-militare, che prende il nome di « Commissione centrale per i trasporti militari in ferrovia » ed è incaricata di studiare e preordinare l'utilizzazione dei mezzi necessari per l'esecuzione dei grandi trasporti militari in caso di guerra.

§ 2. La predetta Commissione centrale è composta come segue:

Presidente: l'ufficiale generale addetto al comando del corpo di stato maggiore, capo del riparto intendenza;

Membri: il capo dell'ufficio trasporti del comando del corpo di stato maggiore,

i commissari militari per le strade ferrate del Regno,

un delegato del Ministero della guerra,

due delegati del Ministero dei lavori pubblici,

i capi, o chi per essi, dei servizi movimento, lavori, trazione, veicoli e costruzioni delle ferrovie dello Stato assistiti da un funzionario del rispettivo servizio,

i capi, o chi per essi, delle direzioni compartimentali d'esercizio delle ferrovie dello Stato,

il capo ed il sottocapo dell'ufficio tecnico-ferroviario istituito presso il comando del corpo di stato maggiore;

Segretario: un ufficiale dell'ufficio trasporti.

§ 3. Le varie amministrazioni interessate comunicheranno al comando del corpo di stato maggiore i nomi dei loro funzionari destinati a rappresentarle nella Commissione centrale suddetta.

Ai funzionari dell'amministrazione ferroviaria la Direzione generale delle ferrovie dello Stato delegherà pieni poteri per accettare le conclusioni della Commissione stessa.

§ 4. La Commissione centrale pei trasporti militari in ferrovia sarà convocata, secondo i bisogni, dal suo presidente, secondo gli ordini del capo di stato maggiore dell'esercito.

La Commissione centrale deve essenzialmente pronunziarsi intorno alla eseguibilità dei progetti dei trasporti di mobilitazione e radunata dell'esercito, ed è anche chiamata a trattare tutte le questioni relative a provvedimenti, lavori e disposizioni richiesti nell'interesse dei trasporti militari.

Gli ordini di convocazione dei funzionari civili della Commissione saranno loro fatti pervenire per il tramite delle rispettive amministrazioni.

§ 5. Il presidente della Commissione centrale per i trasporti militari in ferrovia potrà, ogniqualvolta trattisi di studiare o preparare disposizioni per movimenti che non interessano tutta la rete ferroviaria del Regno, convocare una parte soltanto della Commissione stessa.

Queste riunioni parziali della Commissione potranno essere tenute sia presso il comando del corpo di stato maggiore, sia presso la sede di uno dei compartimenti ferroviari interessati.

A queste riunioni parziali saranno sempre invitati i delegati del Ministero dei lavori pubblici.

§ 6. La Commissione centrale potrà, quando occorra per studi o per informazioni, chiamare nel suo seno gli ufficiali di stato maggiore addetti all'ufficio trasporti.

Essa potrà pure, allo stesso scopo, chiamare nel suo seno, per il tramite del Ministero dei lavori pubblici, i direttori di reti ferroviarie minori o di singole linee.

§ 7. In caso d'urgenza, se qualcuno dei membri della Commissione non potesse intervenire ad una data convocazione, la rispettiva Amministrazione provvederà inviando un surrogante.

CAPO II.
Esecuzione dei grandi trasporti

GENERALITÀ.

§ 8. Durante la mobilitazione e durante la guerra il comando supremo dell'esercito ha il diritto di stabilire speciali norme di servizio ferroviario tanto per i trasporti militari quanto per quelli del pubblico. Tali norme, da notificarsi in tempo alle Amministrazioni ferroviarie per la loro attuazione, dovranno essere osservate dal pubblico e dalle autorità di ogni specie.

§ 9. I trasporti militari predetti si possono distinguere in: trasporti per la mobilitazione e la radunata, e in trasporti dopo ultimata la radunata.

CAPO III.

Trasporti per la mobilitazione e la radunata dell'esercito

COSTITUZIONE E ATTRIBUZIONI DELLA DIREZIONE DEI TRASPORTI.

§ 10. All'atto della mobilitazione dell'esercito viene costituita la direzione dei trasporti. Essa è composta del direttore dei trasporti, che è il capo dell'ufficio trasporti presso il comando del corpo di stato maggiore, e degli ufficiali designati dal bollettino di mobilitazione (parte II), nonchè di un ufficiale delegato dal Ministero della marina quale suo rappresentante presso la direzione stessa.

Alla direzione dei trasporti verranno, per ciò che riguarda i trasporti per ferrovia, aggiunti, oltrechè i funzionari a ciò designati appartenenti all'ufficio tecnico ferroviario che, in tempo di pace, fa parte dell'ufficio trasporti presso il comando del corpo di stato maggiore, anche alcuni altri funzionari di grado superiore pei servizi movimento, lavori, trazione e veicoli, coadiuvati dal personale tecnico che loro potesse occorrere, forniti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

§ 11. Durante il periodo della mobilitazione e della radunata la direzione dei trasporti risiederà alla capitale, restando alla dipendenza dell'intendenza generale.

§ 12. La direzione dei trasporti stabilisce le norme di servizio di cui al precedente n. 8, in base alle quali richiede alle Amministrazioni ferroviarie l'esecuzione di tutti i movimenti militari, siano o no preordinati.

Le amministrazioni ferroviarie sono tenute ad aderire prontamente, e con tutti i mezzi di cui dispongono, alle richieste, e alle prescrizioni della direzione dei trasporti, comunicate direttamente o per mezzo degli organi che ne dipendono.

§ 13. Per tutti i trasporti che esorbitassero dalla rispettiva competenza e pei quali non fosse provveduto con apposito ordine di movimento, le autorità militari si rivolgeranno, in base alle norme vigenti, alla direzione dei trasporti o agli organi che da essa dipendono.

Alla stessa direzione, o agli organi dipendenti, dovrà pure rivolgersi ogni altra autorità cui abbisognasse di far eseguire notevoli trasporti ferroviari.

§ 14. La direzione dei trasporti decide su quali linee ed in qual momento debba porsi in vigore l'orario militare; determina in quale misura, in tutta l'estensione del Regno, si possano lasciare treni a disposizione del pubblico e quali, ed indica in qual modo debba essere ripartito il materiale mobile di tutte le reti ferroviarie nazionali.

§ 15. L'esercizio delle linee sulle quali non è in vigore l'orario militare, rimane regolato dall'orario ordinario, in quanto lo consenta l'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli precedenti. La direzione dei trasporti potrà però richiedere alle Amministrazioni ferroviarie che parte od anche tutti i treni dell'orario ordinario siano utilizzati per uso militare, e così pure che sia modificato l'orario stesso e sia posto al servizio dell'esercito tutto il materiale delle linee anzidette, compreso quello delle società minori.

§ 16. Pei lavori più urgenti che si dovessero eseguire in alcune stazioni o su alcune linee, oltre a tutte le risorse in personale ed in materiale che, entro i limiti del possibile, dovranno essere fornite dalle Amministrazioni ferroviarie, saranno adoperate le compagnie ferrovieri e, se occorra, saranno impiegati eventuali distaccamenti di truppa.

Commissioni militari di linea.

§ 17. Pure all'atto della mobilitazione verranno completate, occorrendo, le Commissioni militari di linea, esistenti fin dal tempo di pace, e ne verranno costituite altre secondo disposizioni emanate pure fin dal tempo di pace. A tali Commissioni la direzione trasporti manderà i suoi ordini per tutto quanto riflette i movimenti da eseguire.

Pei trasporti nell'interno della Sicilia si costituirà apposita Commissione militare di linea presso la direzione compartimentale di esercizio di Palermo, e per quelli nell'interno della Sardegna si costituirà analoga Commissione in Cagliari, presso il circolo d'ispezione dell'ufficio speciale per le ferrovie.

§ 18. Ogni Commissione militare di linea sarà composta di un ufficiale, preferibilmente commissario militare per le strade ferrate (capo), e di altri ufficiali, come è detto in seguito. Ad essa è aggiunto, come consulente, il capo compartimento locale delle ferrovie dello Stato od un suo rappresentante. Alle Commissioni, nella cui giurisdizione esistono importanti ferrovie secondarie, sarà aggregato, ove occorra, un funzionario del locale R. circolo d'ispezione per le ferrovie.

Le Commissioni militari di linea si terranno in continua ed immediata relazione con le autorità ferroviarie cui spetta disporre per i prescritti movimenti, vegliando sulla loro esatta e puntuale esecuzione.

§ 19. Le direzioni delle ferrovie secondarie incluse nella rete dipendente da ciascuna Commissione militare di linea ed impegnate nel movimento, dietro invito della direzione dei trasporti, metteranno a disposizione della Commissione stessa un proprio rappresentante sia per fornire notizie e chiarimenti, sia per la diramazione degli ordini che si dovessero dare pei trasporti su dette linee.

§ 20. A disposizione delle Commissioni militari di linea, e alla diretta dipendenza di esse, saranno messi gli ufficiali designati dal bollettino di mobilitazione (parte II).

§ 21. Le Commissioni militari di linea fanno eseguire dagli organi ferroviari competenti quanto viene prescritto dalla direzione dei trasporti. D'accordo colle direzioni compartimentali d'esercizio, provvedono inoltre ai trasporti di propria competenza e a rimediare alle anormalità che possono verificarsi nel carico, nello scarico e nei viaggi delle truppe. Nel caso, però, che sia stato necessario apportare varianti a viaggi predisposti dalla direzione dei trasporti, ne riferiscono alla direzione stessa. Così pure la informano di tutti i provvedimenti importanti presi nei casi d'urgenza per assicurare il regolare andamento dei trasporti militari.

Comandi di stazione ferroviaria.

§ 22. I comandi di stazione ferroviaria esistono fin dal tempo di pace o vengono costituiti all'atto della mobilitazione secondo norme prestabilite, ovvero in seguito per soddisfare nuove esigenze. Dipendono dalle Commissioni militari di linea. La loro classe è in relazione coll'importanza della stazione cui sono preposti.

Le richieste del personale per costituire nuovi comandi oltre quelli previsti o per ripianare vacanze prodottesi nei comandi esistenti, sono, quando occorra, rivolte all'autorità militare superiore della zona in cui trovasi la stazione, dalla direzione dei trasporti o dalle Commissioni militari di linea interessate.

§ 23. I doveri dei comandanti di stazione sono particolareggiatamente indicati dal servizio in guerra, parte II.

Tali doveri consistono essenzialmente:

a) nel prendere, per quanto riguarda il servizio della rispettiva stazione, tutte le necessarie disposizioni di carattere militare affinchè i trasporti militari d'ogni genere, compresi quelli di truppe e materiali della R. marina, della R. guardia di finanza, della Croce Rossa e del S. O. M. di Malta si effettuino colla massima regolarità, in base agli ordini e alle disposizioni emanate dalle Commissioni militari di linea o dalla direzione dei trasporti;

b) nel provvedere ai bisogni della truppa in viaggio, rivolgendosi, per quanto occorra, al comando del presidio, giusta le disposizioni del servizio in guerra predetto;

c) nell'informare subito, e col più rapido mezzo, la Commissione di linea da cui dipendono, o, nei casi urgenti, anche la direzione dei trasporti, delle anormalità che potessero verificarsi nell'eseguimento dei trasporti.

CAPO IV.

Trasporti a radunata ultimata

DIREZIONE DEI TRASPORTI E SUA DELEGAZIONE.

§ 24. Appena finita la mobilitazione e la radunata dell'esercito, la direzione dei trasporti si reca presso il quartier generale dell'intendenza generale, nella formazione indicata dal tomo I della istruzione per la mobilitazione, lasciando alla capitale una sua delegazione, incaricata di rappresentarla presso le amministrazioni ferroviarie in tutto ciò cui non provveda direttamente essa direzione, con speciale riferimento alla zona ferroviaria interna cui si accenna più avanti. Fanno parte di tale delegazione un ufficiale superiore in qualità di capo, alcuni ufficiali inferiori, un certo numero di funzionari delle ferrovie dello Stato e l'ufficiale delegato a rappresentare il Ministero della marina, di cui al precedente § 10.

§ 25. La direzione dei trasporti, in base agli ordini del capo di stato maggiore dell'esercito e dell'intendente generale, provvede al servizio dei trasporti sulle linee ferroviarie ed acquee. Essa, oltre alla delegazione predetta, continua ad avere alla sua dipendenza le Commissioni militari di linea, i comandi militari di stazione, ed, eventualmente, la Commissione fluviale e i comandi locali fluviali. Mette poi a disposizione di ciascuna intendenza d'armata un proprio ufficiale col còmpito di ricevere e coordinare le richieste di trasporti, di concorrere ad assicurarne l'esecuzione, di facilitare in genere le relazioni fra la rispettiva intendenza e la direzione.

Per quanto riguarda le linee ferroviarie la direzione dei trasporti provvede a:

a) definire d'accordo colle amministrazioni ferroviarie su quali linee debba continuare ad aver vigore l'orario militare e su quali altre possa, gradualmente o simultaneamente, riattivarsi l'orario ordinario e ristabilirsi il regime normale pel pubblico;

b) designare le stazioni di transito ferroviario militare, quelle stazioni cioè che costituiscono l'allacciamento fra la parte di rete su cui vige l'orario ordinario, detta zona ferroviaria interna, e quella su cui continua ad aver vigore l'orario militare, detta zona ferroviaria militare;

c) stabilire, d'accordo colle intendenze delle armate e col servizio delle tappe, le stazioni testa di linea ferroviaria per le singole armate: le stazioni estreme, cioè, cui sulle singole linee e verso le truppe giunge il servizio ferroviario e che costituiscono quindi i punti d'allacciamento di questo col servizio per via ordinaria;

d) determinare, d'accordo colle intendenze di armata, quelle altre stazioni da cui possa farsi servizio di rifornimento e di sgombero o dove debbansi istituire depositi di munizioni da guerra, vettovaglie o materiali.

§ 26. Sulla zona ferroviaria militare ha competente immediata giurisdizione la direzione dei trasporti; sulla zona ferroviaria interna l'azione della direzione dei trasporti si esplica, di massima, per mezzo della delegazione di cui al precedente § 24.

I trasporti che passano dall'una all'altra zona sono, di massima, regolati dalla direzione dei trasporti.

§ 27. Le richieste del materiale feroviario occorrente ai trasporti militari possono essere fatte, secondo i casi, dalla direzione trasporti, dalla delegazione di Roma o dalle Commissioni militari di linea alle amministrazioni ferroviarie, le quali sono tenute a corrispondervi.

§ 28. Qualora, per iscopi aventi stretto rapporto colle operazioni militari, occorressero movimenti straordinari di grandi unità di guerra (trasporti strategici), la direzione dei trasporti ne darà in tempo partecipazione alle amministrazioni ferroviarie, indicando possibilmente su quali linee dovranno eseguirsi i movimenti. Queste linee saranno poi, al momento dell'esecuzione, utilizzate esclusivamente per tali movimenti, siano esse comprese o no nella zona ferroviaria militare.

La preparazione e la esecuzione degli accennati movimenti straordinari è di competenza della direzione trasporti; ma essa potrà darne incarico, secondo i casi, alla sua delegazione o ad una Commissione militare di linea, specie se si trovasse impegnata in altri còmpiti sul teatro principale di operazione.

§ 29. Nel caso una o più linee ferroviarie aventi una certa autonomia di movimento siano usufruibili da una sola armata pei suoi servizi di rifornimento e di sgombero, la direzione dei trasporti potrà provvedere al servizio militare su quelle linee distaccando all'uopo presso l'intendenza di quella armata suoi ufficiali e funzionari, ai quali verrebbe delegata la competenza pei trasporti su dette linee, alla dipendenza sempre della direzione trasporti e d'accordo cogli organi dell'intendenza dell'armata, o colla Commissione di linea competente, qualora la direzione dei trasporti avesse ad essa delegato la superiore giurisdizione di quelle linee.

§ 30. La direzione dei trasporti deve, all'occorrenza, provvedere al riattamento di linee e alla ricostruzione di opere d'arte, nonchè a fare esercitare quelle linee su cui dovesse applicarsi l'esercizio militare. A tale scopo, e senza pregiudizio delle richieste da farsi alle amministrazioni ferroviarie, essa avrà alla sua dipendenza le compagnie ferroviarie e le sezioni ferroviarie militari. Dispone inoltre, in caso di bisogno, di personale militare sussidiario pel servizio delle ferrovie (frenatori, deviatori, manovratori).

COMMISSIONI MILITARI DI LINEA.

§ 31. Compiuto il periodo di mobilitazione e di radunata, tutte le Commissioni militari di linea, comprese quindi quelle costituite all'atto della mobilitazione, continuano a sussistere e funzionare con norme analoghe a quelle in vigore in pace e durante il periodo predetto. Dipendono dalla direzione dei trasporti ed anche dalla sua delegazione in Roma.

§ 32. Quando linee, su cui ha ordinaria giurisdizione una Commissione militare di linea, vengano a trovarsi comprese nella zona ferroviaria militare, la Commissione interessata sarà considerata, per quanto riguarda quelle linee, come facente parte della direzione dei trasporti, cui pertanto è devoluto quanto interessa i trasporti su di esse.

COMANDI DI STAZIONE FERROVIARIA.

§ 33. Compiuto il periodo di mobilitazione e di radunata, sono soppressi alcuni comandi di stazione ferroviaria che possono anche essere preventivamente designati ed il personale viene riunito, per essere pronto a nuovi bisogni, presso altri comandi di stazione o presso Commissioni militari di linea. Quelli che seguitano a sussistere, continuano a funzionare colle stesse modalità ed attribuzioni precedentemente accennate.

§ 34. Nella zona ferroviaria militare possono essere costituiti comandi mobili di stazione ferroviaria.

Il loro numero ,la loro costituzione, la loro dislocazione e il loro scioglimento sono di competenza della direzione dei trasporti.

Le loro attribuzioni sono identiche a quelle degli altri comandi di stazione.

SEZIONI E COMPAGNIE FERROVIARIE MILITARI.

§ 35. A fine di:

a) esercitare linee che, per eventi di guerra, si trovassero in condizioni tali da consigliarne l'esercizio militare in luogo di quello ordinario;

b) riparare e ricostruire tronchi di ferrovia interrotti,

la direzione dei trasporti può formare sezioni ferroviarie militari, determinandone l'effettiva sostituzione numerica in relazione alle speciali esigenze d'impiego di ciascuna.

§ 36. Le sezioni possono essere autonome, ovvero raggruppate in numero da due a quattro, costituendo in tal caso, compagnie ferroviarie militari.

§ 37. Le sezioni e le compagnie ferroviarie militari saranno formate col personale ferroviario militarizzato, e, di massima, soltanto con quello appartenente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. In casi speciali potrà essere chiamato a concorrere alla formazione di dette unità anche il personale militarizzato di qualche ferrovia secondaria, previ accordi fra la direzione dei trasporti e la direzione d'esercizio della ferrovia secondaria interessata. Tale intervento sarà più specialmente richiesto quando debbansi costituire sezioni o compagnie ferroviarie militari pel riattamento e l'esercizio di ferrovie secondarie.

Il personale appartenente alle ferrovie della Sardegna può essere chiamato a costituire una speciale sezione ferroviaria militare pei bisogni eventuali di quell'isola.

§ 38. Ogni sezione sarà alla dipendenza di un caposezione tecnico e di un caposezione militare. Analogamente ogni compagnia ferroviaria militare sarà alla dipendenza di un comandante tecnico e di un comandante militare di compagnia ferroviaria militare.

I comandanti tecnici di compagnia, i capisezione tecnici, gli ispettori dei vari servizi delle sezioni possono anche essere tratti dai funzionari ferroviari, non soggetti ad obblighi di servizio militare, che si offrano spontaneamente.

§ 39. Capisezione e comandanti tecnici sono designati dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato d'accordo colla direzione dei trasporti; capisezione e comandanti militari sono designati da questa ultima direzione.

§ 40. I capisezione tecnici e i comandanti tecnici di compagnia provvedono a tutto quanto riflette il servizio dei lavori o l'esercizio ferroviario cui sono addetti i rispettivi riparti, ed attendono inoltre, all'amministrazione del dipendente personale, il quale, sebbene militarizzato, non percepisce assegni dall'Amministrazione militare, ma continua invece a percepire dall'Amministrazione ferroviaria cui appartiene gli assegni e le indennità pertinenti alle rispettive qualifiche.

Ai comandanti militari di sezione e di compagnia compete quanto riflette la sorveglianza e la disciplina del personale; ove le circostanze lo richiedano, essi provvedono anche a quanto concerne il governo del personale stesso (assistenza sanitaria, anticipazione di fondi, somministrazioni di viveri, acqua, legna, tende, coperte da campo, ecc.) prelevando quanto occorre dai magazzini di tappa o da altri magazzini o corpi vicini, in base agli ordini della direzione dei trasporti.

§ 41. La numerazione delle sezioni e il concorso del personale dei varî compartimenti delle ferrovie dello Stato alla loro formazione risultano dall'elenco seguente:

1ª e 2ª	sezione,	person.	del compart. di	Torino.
3ª	»	»	»	Genova.
4ª e 5ª	»	»	»	Milano.
6ª	»	»	»	Venezia.
7ª	»	»	»	Bologna.
8ª e 9ª	»	»	»	Firenze.
10ª	»	»	»	Ancona.
11ª e 12ª	»	»	»	Roma.
13ª e 14ª	»	»	»	Napoli.
15ª	»	»	»	Bari.
16ª	»	»	»	Reggio Calabria.
17ª	»	»	»	Palermo.

§ 42. I ruoli delle sezioni sono tenuti dalle Commissioni militari di linea aventi giurisdizione sui compartimenti che, in base al precedente paragrafo, ne forniscono il personale. Sono compilati di concerto coll'Amministrazione ferroviaria, che ne detiene una copia, e tenuti in giorno mediante costanti comunicazioni di tutte le variazioni che avvengono nel personale medesimo.

Detti ruoli sono formati in base all'organico stabilito dal relativo specchio del tomo I della istruzione per la mobilitazione. La formazione definitiva, però, delle sezioni da mobilitarsi potrà essere modificata, come si accenna al precedente § 35, in relazione alle speciali esigenze d'impiego, mediante aumenti o diminuzioni nel personale delle varie qualifiche; così pure potranno essere chiamati in servizio, secondo i bisogni, gli agenti appartenenti ad una sola delle specialità (movimento, trazione, veicoli e lavori) di cui le sezioni sono di massima costituite.

§ 43. Gli individui destinati a far parte delle sezioni e compagnie ferroviarie militari conserveranno la loro gerarchia ferroviaria basata esclusivamente sul rispettivo impiego ferroviario ed astraendo completamente dal grado militare che ciascuno di essi avesse già occupato nell'esercito. Essi vestiranno la divisa della loro Amministrazione ed avranno, come segno dell'esercizio militare, speciali distintivi, costituiti da bracciali e da stellette militari; il bracciale consistente in una fascia di lana di colore turchino, alta 10 cm., è portato al braccio destro; le stellette sono portate al bavero della uniforme; funzionari ed agenti sprovvisti di speciale divisa ferroviaria dovranno sempre portare il bracciale soltanto.

§ 44. Tutti i militari estranei alle sezioni ferroviarie militari considereranno i componenti di esse, nell'esercizio delle loro funzioni,

come altrettanti militari in servizio armato, incaricati di fare strettamente eseguire una consegna.

Personale militare sussidiario pel servizio delle ferrovie.

§ 45. Presso i comandi di distretto esistono, registrati in elenchi speciali, i nomi di tutti i militari del rispettivo distretto che hanno compiuto lo speciale corso di abilitazione al servizio di frenatori, deviatori e manovratori ferroviari; analogo elenco tiene il reggimento ferrovieri pei militari dei distretti della Sardegna che hanno frequentato lo speciale corso d'istruzione per l'abilitazione al servizio di frenatori.

Qualora, durante grandi trasporti militari, si verificassero deficienze numeriche nel personale ferroviario delle qualifiche di cui si tratta, i militari predetti potranno essere chiamati a prestare l'opera loro per disposizione della direzione trasporti o di qualunque degli organi dipendenti, od anche, in caso di urgente bisogno di frenatori, per richiesta fattane, al momento da autorità ferroviarie a riparti viaggianti, quando questi abbiano nel loro seno alcuni dei militari di cui si tratta.

Roma, 15 aprile 1915.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro della guerra
ZUPELLI.

Il ministro della marina
VIALE.

Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

Ordine di servizio N. 118. (C.).

Servizio cumulativo con la "Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane". - Variazioni di tariffa.

(Vedi ordine di servizio N. 290-1914).

A cominciare dal 1° maggio 1915, in seguito a variazioni di tariffa attuate dalla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, pei trasporti in servizio cumulativo con la Società stessa dovranno avere effetto le seguenti varianti all'ordine di servizio N. 290 - 1914.

a) *Viaggiatori a tariffa ordinaria.*

L'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze provvederà alla sostituzione dei biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa in fornitura alle stazioni ed agenzie interessate, in quanto subiscono varianti nel prezzo.

b) *Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.*

I prospetti formanti *l'allegato* N. 1 all'ordine di servizio N. 290 - 1914, devono essere sostituiti con quelli uniti al presente ordine di servizio (« allegato N. 1 »).

c) *Concessioni speciali e trasporti militari.*

Nell'*allegato* N. 2 al presente ordine di servizio, si indicano i prezzi che sono variati in confronto di quelli pubblicati nell'*allegato* N. 3 all'ordine di servizio N. 290 - 1914. Conformi correzioni dovranno quindi essere praticate ai prezzi dell'allegato B al « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie Secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 ».

d) Biglietti di abbonamento - Varianti nei prezzi relativi all'aggiunta del percorso « Portogruaro - S. Giorgio di Nogaro - Udine ».

I prezzi, di cui l'ordine di servizio N. 290 - 1914, da riscuotersi per l'aggiunta del percorso suddetto agli abbonamenti speciali che lo consentono ed a quelli ordinari per l'intera rete a pronto pagamento da emettersi con decorrenza dal 1° maggio 1915, sono i seguenti:

		1ª classe		2ª classe		3ª classe
Per gli abbonamenti speciali validi 15 o 30 giorni e per quelli ordinari valevoli per un mese	L.	9.95	L.	7.35	L.	4.70
Per gli abbonamenti validi mesi 2	»	15. —	»	11. —	»	7.05
» » » » 3	»	19.95	»	14.65	»	9.30
» » » » 4	»	24.40	»	17.90	»	11.60
» » » » 5	»	28.90	»	21.10	»	13.90
» » » » 6	»	33.35	»	24.25	»	16.20
» » » » 7	»	37.80	»	27.40	»	18.50
» » » » 8	»	42.25	»	30.50	»	20.75
» » » » 9	»	46.65	»	33.75	»	23.05
» » » » 10	»	51.05	»	36.90	»	25.35
» » » » 11	»	55.50	»	40.05	»	27.65
» » » » 12	»	59.85	»	43.20	»	29.90

e) *Trasporti a grande ed a piccola velocità* (accelerata ed ordinaria)

Le tabelle per gli aumenti del 6 per cento e del 3 per cento, applicabili per il percorso delle linee esercitate dalla Società Veneta rispettivamente ai trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria, sono da sostituirsi con quelle che verranno distribuite a cura dell'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Allegato 1 all'Ordine di servizio N. 118-1915.

9. — Società Ferrovie Venete.

Il servizio cumulativo con tutte le linee sottoindicate appartenenti alla Società Veneta, pel trasporto dei bagagli ecc. è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Linea Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina.

Dal transito di Stazione per la Carnia alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Tolmezzo.	11	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	0.55	0.60	5.410	0.35	0.40
Villa Santina	20	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.65	0.70	0.80	0.90	1.00	9.837	0.55	0.40

Linea Cividale-Udine-Portogruaro.

dal transito di Portogruaro alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Fossalta	6	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	2.951	0.20	0.40
Latisana	14	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.60	0.65	0.70	6.886	0.40	0.40
Palmanova	43	0.40	0.45	0.65	0.85	1.05	1.25	1.50	1.70	1.90	2.10	21.149	1.05	0.65
Palazzolo Veneto . . .	22	0.40	0.40	0.40	0.50	0.60	0.70	0.80	0.90	1.00	1.10	10.820	0.60	0.40
S. Giorgio di Nogaro .	32	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80	0.95	1.10	1.25	1.45	1.60	15.739	0.80	0.50
Dal transito di Udine alle seguenti stazioni o viceversa														
Cividale	16	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	0.60	0.65	0.75	0.80	7.869	0.45	0.40

(1) **Tassa minima:** — Bagagli : per spedizione L. 0.40; Cani : per spedizione L. 0.40 ; Velocipedi : per macchina L. 0.40

Linea Conegliano-Vittorio.

Dal transito di Conegliano alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Vittorio	14	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.60	0.65	0.70	6.886	0.40	0.40

(1) Tassa minima: - **Bagagli**: per spedizione L. 0.40; **Cani**: per spedizione L. 0.40; **Velocipedi**: per macchina L. 0.40.

Linea Thiene-Rocchette-Asiago.

Dal transito di Thiene alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Rocchette	11	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.45	0.50	0.55	0.60	0.65	6.223	0.65	0.35
Asiago.	77	0.50	0.90	1.30	1.75	2.25	2.65	3.05	3.50	3.90	4.40	43.562	4.40	0.90
Canove di Roana . . .	73	0.45	0.85	1.25	1.70	2.05	2.50	2.90	3.35	3.75	4.15	41.229	4.15	0.85
Cesuna	64	0.40	0.75	1.10	1.50	1.85	2.15	2.55	2.90	3.30	3.65	36.207	3.65	0.75
Treschè Conca.	61	0.40	0.75	1.05	1.45	1.75	2.10	2.45	2.80	3.15	3.50	34.510	3.50	0.75
Carrè	6	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.40	3.394	0.40	0.35
Chiuppano.	9	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.40	0.45	0.50	0.55	5.092	0.55	0.35

N. B. — **Oltre ai prezzi segnati per il trasporto dei bagagli è da riscuotersi la tassa di centesimi 60 per tonnellata per le operazioni di trasbordo a Rocchette arrotondabile di 5 in 5 centesimi e col minimo di 5 centesimi per spedizione.**

(1) Tassa minima: - **Bagagli** per spedizione L. 0.35, **Cani**: per spedizione L. 0.45; **Velocipedi**. per macchina L. 0.35.

Linea Torrebelvicino - Schio - Arsiero.

Dal transito di Schio alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Torrebelvicino . . .	5	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	2. 829	0. 35	0. 35
Dal transito di Thiene.														
Arsiero	20	0. 35	0. 35	0. 40	0. 50	0. 60	0. 75	0. 85	0. 95	1. 05	1. 15	11. 315	1. 15	0. 35
Seghe	18	0. 35	0. 35	0. 40	0. 45	0. 55	0. 70	0. 80	0. 85	0. 95	1. 05	10. 183	1. 05	0. 35

N. B. — Oltre ai prezzi segnati per il trasporto dei bagagli è da riscuotersi la tassa di centesimi 60 o di cent. 40 per tonnellata per le operazioni di trasbordo nelle stazioni rispettivamente di Rocchette e di Schio arrotondabile di 5 in 5 centesimi e col minimo di centesimi 5 per spedizione.

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.35; Cani: per spedizione L. 0.45; Velocipedi per macchina L. 0.35.

Linea Ferrara - Copparo.

Dal transito di Ferrara alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Copparo.	20	0. 40	0. 40	0. 40	0. 45	0. 55	0. 65	0. 70	0. 80	0. 90	1. 60	9. 837	0. 55	0. 40

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.40; Cani: per spedizione L. 0.40; Velocipedi: per macchina L. 0.40.

Linea Ferrara-Cento-Persiceto.

Dal transito di Ferrara alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Cento	32	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80	0.95	1.10	1.25	1.45	1.60	15.739	0.80	0.50
Mirabello	13	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	0.55	0.60	0.70	6.394	0.40	0.40
S. Agostino	20	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.65	0.70	0.80	0.90	1.00	9.837	0.55	0.40
Vigarano Mainarda. .	9	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	4.426	0.30	0.40
Dal transito di Persiceto														
Cento	14	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.60	0.65	0.70	6.886	0.40	0.40
Decima.	9	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	4.426	0.30	0.40
Mirabello	33	0.40	0.40	0.55	0.70	0.85	1.00	1.15	1.30	1.50	1.65	16.231	0.85	0.55
S. Agostino	26	0.40	0.40	0.45	0.55	0.70	0.80	0.90	1.05	1.15	1.30	12.788	0.70	0.45
S. Carlo.	28	0.40	0.40	0.45	0.60	0.70	0.85	1.00	1.10	1.25	1.40	13.771	0.70	0.45

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.40: Cani: per spedizione L. 0.40; Velocipedi: per macchina L. 0.40.

Linea Parma-Suzzara.

Dal transito di Parma alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzi per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Suzzara	44	0.40	0.50	0.70	0.90	1.10	1.30	1.55	1.75	1.95	2.15	21.641	1.10	0.70
Guastalla	32	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80	0.95	1.10	1.25	1.45	1.60	15.739	0.80	0.50
Brescello	20	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.65	0.70	0.80	0.90	1.00	9.837	0.55	0.40
Boretto	23	0.40	0.40	0.40	0.50	0.60	0.70	0.80	0.95	1.05	1.15	11.312	0.60	0.40
Gualtieri	29	0.40	0.40	0.50	0.60	0.75	0.90	1.00	1.15	1.30	1.45	14.263	0.75	0.50
Luzzara	38	0.40	0.45	0.60	0.80	0.95	1.15	1.30	1.55	1.70	1.90	18.690	0.95	0.60
Dal transito di Suzzara.														
Boretto	22	0.40	0.40	0.40	0.50	0.60	0.70	0.80	0.90	1.00	1.10	10.820	0.60	0.40
Brescello	25	0.40	0.40	0.40	0.55	0.65	0.75	0.90	1.00	1.10	1.25	12 296	0.65	0.40
Gualtieri	16	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	0.60	0.65	0.75	0.80	7.869	0.45	0.40
Guastalla	13	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	0.55	0.60	0.70	6.394	0.40	0.40
Luzzara	7	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	3.448	0.25	0.40
Parma	44	0.40	0.50	0.70	0.90	1.10	1.30	1.55	1.75	1.95	2.15	21.641	1.10	0.70
Sorbolo	34	0.40	0.40	0.55	0.70	0.85	1.00	1.20	1.40	1.55	1.70	16.722	0.85	0.55

(1) Tassa minima: - Bagagli: per spedizione L. 0.40; Cani per spedizione L. 0.40; Velocipedi per macchina L. 0.40.

Linea Bologna-Portomaggiore-Massalombarda.

Dal transito di Portomaggiore alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
Budrio	31	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80	0.95	1.10	1.25	1.40	1.55	15.247	0.80	0.50
Consandolo	5	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	2.459	0.20	0.40
Traghetto	12	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	0.55	0.65	5.902	0.35	0.40
Dal transito di Massalombarda														
Budrio	27	0.40	0.40	0.45	0.60	0.70	0.85	0.95	1.10	1.20	1.40	13.280	0.70	0.45

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.40; Cani: per spedizione L. 0.40; Velocipedi: per macchina L. 0.40.

Linea Arezzo-Pratovecchio Stia.

Dal transito di Arezzo alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
Bibbiena	31	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80	0.95	1.10	1.25	1.40	1.55	15.247	0.80	0.50
Poppi	36	0.40	0.40	0.60	0.75	0.90	1.10	1.25	1.45	1.65	1.80	17.706	0.90	0.60
Porrena Strada	38	0.40	0.45	0.60	0.80	0.95	1.15	1.30	1.55	1.70	1.90	18.690	0.95	0.60
Pratovecchio Stia	45	0.40	0.50	0.70	0.90	1.10	1.40	1.60	1.80	2.00	2.25	22.133	1.10	0.70
Rassina	24	0.40	0.40	0.40	0.50	0.65	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.804	0.65	0.40
Subbiano	14	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.60	0.65	0.70	6.886	0.40	0.40

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.40; Cani: per spedizione L. 0.40; Velocipedi: per macchina L. 0.40.

ALLEGATO N. 2

all'Ordine di servizio N. 118

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
Arsiero		Thiene		—	—	0.85
Asiago		Thiene		—	—	—
Baura		Ferrara		—	—	—
		Persiceto		—	—	2.05
Bibbiena		Arezzo		—	—	1.15
Boara		Ferrara		—	—	—
		Persiceto		—	2.95	1.95
Bologna S. Vitale		Massalombarda		—	—	—
		Portomaggiore		3.70	—	—
Boretto		Parma		1.85	1.25	—
		Suzzara		—	1.20	—
Brescello		Parma		—	1.10	—
		Suzzara		1.95	—	0.90
Budrio		Massalombarda		2.10	—	1.—
		Portomaggiore		—	—	1.15
Canove di Roana		Thiene		—	—	—
Castenaso		Massalombarda		—	1.80	1.15
		Portomaggiore		2.90	2.05	—
Cento		Ferrara		—	1.80	1.15
		Persiceto		1.10	—	—
Cesuna		Thiene		—	—	—
Chiuppano Caltrano		Thiene		—	—	—
Cividale		Portogruaro		—	—	2.80
		Udine		1.25	0.90	—

Allegato n. 2 all'ordine di servizio n. 118-1915.

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.70	0.65	0.55	0.45	0.65	0.55	0.45	4.918	4.791
—	—	—	—	—	—	—	14.126	13.776
—	—	—	—	—	—	—	2.459	2.396
—	—	1.30	—	—	1.25	0.85	13.771	13.415
-	—	0.70	—	—	0.70	—	7.623	7.426
—	—	—	—	—	—	—	1.721	1.677
—	—	1.25	0.85	—	—	0.80	13.034	12.697
1.30	1.35	—	0.70	1.30	—	0.65	10.329	10.061
1.40	—	—	0.75	1.45	—	0.75	11.558	11.259
0.70	0.75	—	—	1.70	—	—	5.656	5.510
0.70	0.70	—	—	0.70	—	—	5.410	5.270
0.65	0.65	—	—	0.65	—	—	4.918	4.791
0.75	0.80	—	—	0.80	—	—	6.148	5.989
0.80	0.85	0.65	—	0.85	—	—	6.640	6.468
—	—	0.70	—	—	0.70	—	7.623	7.426
—	—	—	—	—	—	—	13.388	13.057
—	—	0.75	—	—	0.75	—	7.869	7.666
—	—	0.85	—	—	0.85	—	9.099	8.864
—	—	0.75	—	—	0.75	—	7.869	7.666
—	—	—	—	—	—	—	3.443	3.354
—	—	—	—	—	—	—	11.912	11.620
—	—	—	—	—	—	—	2.213	2.156
—	2.45	—	1.25	—	—	—	18.935	18.446
—	—	—	—	—	—	—	3.935	3.833

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
Cogollo		Thiene		—	—	—
Consandolo		Massalombarda		—	2.95	1.95
		Portomaggiore		—	—	—
Copparo		Ferrara		—	1.10	—
		Persiceto		—	3.65	—
Decima		Ferrara		3.—	2.10	—
		Persiceto		—	—	—
Dosso		Ferrara		1.95	—	0.90
		Persiceto		—	1.15	—
Ferrara		Persiceto		3.65	—	—
Fossalta di Port.		Portogruaro		—	—	—
		Udine		—	3.05	2.00
Giovi		Arezzo		—	—	—
Gualtieri		Parma		—	—	1.05
		Suzzara		1.25	0.90	—
Guarda		Massalombarda		3.05	2.15	—
		Portomaggiore		—	1.05	—
Guastalla		Parma		—	1.80	1.15
		Suzzara		1.05	—	—
Latisana		Portogruaro		1.10	—	—
		Udine		3.70	—	—
Luzzara		Parma		3.00	2.10	—
		Suzzara		—	—	—
Medicina		Massalombarda		1.25	0.90	—
		Portomaggiore		—	—	—
Mezzolara		Massalombarda		2.70	1.90	1.25
		Portomaggiore		1.90	1.30	0.90

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
—	—	—	—	—	—	—	4.043	3.954
—	—	1.25	0.85	—	—	0.80	13.034	12.697
—	—	—	—	—	—	—	1.230	1.198
0.65	0.65	—	—	0.65	—	—	4.918	4.791
1.90	—	—	—	2.05	1.45	—	16.230	15.810
—	1.25	0.85	0.65	—	0.85	—	9.345	9.103
—	—	—	—	—	—	—	2.213	2.156
0.75	0.80	—	—	0.80	—	—	6.148	5.989
0.65	0.70	—	—	0.65	—	—	5.164	5.030
1.40	1.45	—	0.75	1.40	—	0.70	11.312	11.020
—	—	—	—	—	—	—	1.475	1.437
—	—	1.25	0.85	—	1.25	0.85	13.526	13.176
—	—	—	—	—	—	—	1.967	1.916
—	—	0.70	—	—	0.65	—	7.132	6.947
—	—	—	—	—	—	—	3.935	3.833
—	1.25	—	0.65	1.25	0.85	0.65	9.591	9.343
—	0.65	—	—	—	—	—	4.672	4.552
—	—	0.75	—	—	0.75	—	7.869	7.666
—	—	—	—	—	—	—	3.197	3.114
—	—	—	—	—	—	—	3.433	3.354
1.40	—	—	0.75	1.45	—	0.75	11.558	11.259
—	1.25	0.85	0.65	—	0.85	—	9.345	9.103
—	—	—	—	—	—	—	1.721	1.677
—	—	—	—	—	—	—	3.935	3.833
1.30	1.35	—	0.70	1.30	—	—	10.329	10.061
—	—	0.80	—	0.75	—	—	8.361	8.145
0.75	0.75	—	—	0.75	—	—	5.902	5.749

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
Mirabello		Ferrara		1.05	—	—
		Persiceto		—	1.85	1.20
Molinella		Massalombarda		—	—	—
		Portomaggiore		1.20	—	—
Muzzana		Portogruaro		2.05	—	0.95
		Udine		2.85	2.—	1.30
Palazzolo V.to		Portogruaro		—	1.20	—
		Udine		—	—	—
Palmanova		Portogruaro		—	—	—
		Udine		—	1.—	—
Parma		Suzzara		—	—	—
Persiceto		Ferrara		3.65	—	—
Poppi		Arezzo		2.85	2.—	1.30
Porotto		Ferrara		—	—	—
		Persiceto		—	—	—
Porrena Strada		Arezzo		3.—	2.10	—
Portogruaro		Udine		4.80	—	—
Pratovecchio Stia		Arezzo		3.55	—	—
Rassina		Arezzo		1.90	1.30	0.90
Renazzo C. Reno		Ferrara		—	—	1.05
		Persiceto		—	1.—	—
Risano		Portogruaro		—	2.85	1.85
		Udine		—	—	—
Rocchette		Thiene		0.90	—	—
Roveri		Massalombarda		2.90	2.05	—
		Portomaggiore		—	—	—

ariffa eciale per perai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
—	—	—	—	—	—	—	3.197	3.114
—	—	0.75	—	—	0.75	—	8.115	7.905
1.30	1.35	—	0.70	1.35	—	0.70	10.574	10.301
—	—	—	—	—	—	—	3.689	3.593
0.80	0.85	—	—	0.80	—	—	6.394	6.228
—	—	0.85	—	—	0.80	—	8.853	8.624
0.70	0.70	—	—	0.70	—	—	5.410	5.270
1.25	1.30	—	0.65	1.25	—	0.65	9.837	9.582
1.30	1.35	—	0.70	1.35	—	0.70	10.574	10.301
—	—	—	—	—	—	—	4.426	4.312
1.35	1.40	—	0.70	1.35	—	0.70	10.820	10.541
1.40	1.45	—	0.75	1.40	—	0.70	11.312	11.020
—	—	0.85	—	—	0.80	—	8.853	8.624
—	—	—	—	—	—	—	1.475	1.437
1.25	1.30	—	0.65	1.30	—	0.65	10.083	9.822
—	1.25	0.85	0.65	—	0.85	—	9.345	9.103
—	1.95	1.40	—	1.90	1.35	—	15.001	14.613
1.35	1.45	—	0.75	1.40	—	0.70	11.066	10.780
0.75	0.75	—	—	0.75	—	—	5.902	5.749
0.85	—	0.65	—	0.85	0.65	—	6.886	6.708
—	—	—	—	—	—	—	4.426	4.312
—	—	—	0.80	—	—	0.80	12.542	12.217
—	—	—	—	—	—	—	2.459	2.396
—	—	—	—	—	—	—	2.705	2.635
—	—	0.85	—	—	0.85	—	9.099	8.864
1.30	1.35	—	0.70	1.30	—	0.65	10.329	10.061

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale B		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
S. Agostino		Ferrara		—	1.10	—
		Persiceto		2.05	—	0.95
S. Carlo		Ferrara		—	1.00	—
		Persiceto		—	—	1.05
S. Giorgio di Nogaro		Portogruaro		—	1.80	1.15
		Udine		—	—	1.10
S. Mama		Arezzo		—	1.10	—
S. Orso		Thiene		—	—	0.70
Seghe		Thiene		—	—	0.75
Sesto Imolese		Massalombarda		—	—	—
		Portomaggiore		3.85	2.70	1.80
Sorbolo		Parma		0.90	—	—
		Suzzara		2.70	1.90	1.25
Subbiano		Arezzo		1.10	—	—
Suzzara		Parma		—	—	—
Tamara Saletta		Ferrara		1.20	—	—
		Persiceto		4.80	—	—
Tolmezzo		Staz. per la Carnia		0.90	—	—
Torrebelvicino		Schio		—	—	—
Torre di Zuino		Portogruaro		3.—	2.10	—
		Udine		2.85	2.00	1.30
Traghetto		Massalombarda		3.65	—	—
		Portomaggiore		0.95	—	—
Treschè Conca		Thiene		—	—	—
Udine		Portogruaro		4.80	—	—

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.65	0.65	—	—	0.65	—	—	4.918	4.791
0.80	0.85	—	—	0.80	—	—	6.394	6.228
—	—	—	—	—	—	—	4.426	4.312
0.85	—	0.65	—	0.85	0.65	—	6.886	6.708
—	—	0.75	—	—	0.75	—	7.869	7.666
—	—	0.70	—	—	0.70	—	7.378	7.187
0.65	0.65	—	—	0.65	—	—	4.918	4.791
0.60	0.60	0.50	0.40	0.60	0.50	0.40	3.935	3.833
0.65	0.60	0.50	0.45	0.60	0.50	0.45	4.426	4.312
—	—	—	—	—	—	—	2.213	2.156
—	—	—	0.80	—	—	0.75	12.050	11.738
—	—	—	—	—	—	—	2.705	2.635
—	—	0.80	—	—	0.75	—	8.361	8.145
—	—	—	—	—	—	—	3.443	3.354
1.35	1.40	—	0.70	1.35	—	0.70	10.820	10.541
—	—	—	—	—	—	—	3.689	3.593
—	1.95	1.40	—	1.90	1.35	—	15.001	14.613
—	—	—	—	—	—	—	2.705	2.635
—	—	—	—	—	—	—	1.230	1.198
—	1.25	0.85	0.65	—	0.85	—	9.345	9.103
—	—	0.85	—	—	0.80	—	8.853	8.624
1.40	1.45	—	0.75	1.40	—	0.70	11.312	11.020
—	—	—	—	—	—	—	2.951	2.875
—	—	—	—	—	—	—	11.420	11.141
—	1.95	1.40	—	1.90	1.35	—	15.001	14.613

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
Vigarano Mainarda		Ferrara		—	—	—
		Persiceto		2.90	2.05	—
Villa Fontana		Massalombarda		—	1.05	0.70
		Portomaggiore		3.05	2.15	1.45
Villa Santina		Staz. per la Carnia		—	1.10	0.75
Vittorio		Conegliano		1.10	—	—

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
—	—	—	—	—	—	—	2.213	2.156
—	—	0.85	—	—	0.85	—	9.099	8.864
—	0.65	—	—	—	—	—	4.672	4.552
—	1.25	—	0.65	1.25	0.85	0.65	9.591	9.343
0.65	0.65	—	—	0.65	—	—	4.918	4.791
—	—	—	—	—	—	—	3.443	3.354

Ordine di servizio N. 119. (M. C. L.).

Passaggio allo Stato dei tronchi di ferrovia Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano, e riassunzione dell'esercizio del tronco Lucca-Bagni di Lucca.

In dipendenza del riscatto dei tronchi di ferrovia Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano effettuato in base alla legge 29 giugno 1913 N. 864, i detti tronchi dal 1° maggio 1915 entrano a far parte della Rete esercitata dall'amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Dalla stessa data l'amministrazione medesima riassume l'esercizio del tronco di ferrovia Lucca-Bagni di Lucca.

I. - I tronchi Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano sono a scartamento normale e misurano fra gli assi dei F. V. delle rispettive stazioni estreme Km. 44 + 923 il primo, e Km. 16 + 628 il secondo, e comprendono in servizio del pubblico oltre le stazioni di Lucca, comune con le linee Pistoia-Pisa, e di Aulla, comune con la linea Parma-Spezia le stazioni di:

Bagni di Lucca, Barga-Gallicano, Borgo a Mozzano, Castelnuovo di Garfagnana, Diecimo Pescaglia, Fivizzano-Gassano, Fivizzano-Rometta Soliera, Fornaci di Barga, Ghivizzano Coreglia, Gragnola, Monzone Monte dei Bianchi Isolano, Piaggione, Ponte a Moriano, S. Pietro a Vico;

e le fermate di:

Castelvecchio Pascoli, Calavorno, Fosciandora Ceserana, Pallerone, Piano di Coreglia Ponte all'Ania e Serricciolo.

II. Descrizioni delle stazioni e fermate, e servizi cui sono abilitate. — Dalle tabelle allegato A si rileva l'ordine col quale le stazioni e le fermate si succedono movendo da Lucca per Castelnuovo di Garfagnana, e da Aulla per Monzone, e tutti gli impianti con le relative distanze che possono interessare il personale delle stazioni, di macchina e di scorta ai treni.

Tutte le stazioni sono ammesse,senza alcuna limitazione, ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli, cani, merci a grande velocità, merci a piccola velocità ordinaria e merci a piccola velocità accelerata, veicoli e bestiame;

le fermate di Calavorno, Castelvecchio Pascoli e Pallerone sono ammesse ai trasporti, come sopra, di viaggiatori bagagli, cani, merci a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 500, costituite da colli non eccedenti il peso di Kg. 100 ciascuno; quelle di Fosciandora Ceserana e Piano di Coreglia Ponte all'Ania agli stessi trasporti con. la suaccennata limitazione, meno quelli a piccola velocità ordinaria da cui sono escluse, e infine la fermata di Serricciolo ai soli trasporti di viaggiatori e bagagli.

III. *Treni e norme d'esercizio.* — Sui tronchi Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano verrà mantenuto col 1° maggio 1915 l'orario dei treni attualmente in vigore.

I treni viaggiatori avranno soltanto carrozze di 1ª e 3ª classe; i viaggiatori non in servizio locale che siano muniti di biglietti di 2ª classe prenderanno posto in 1ª classe.

Pei mesi di maggio e giugno 1915 continueranno ad essere applicati i regolamenti e norme d'esercizio attualmente in vigore; dal 1° luglio p. v. verranno invece applicati, salve le norme speciali inerenti al regime economico, i regolamenti e norme vigenti sulla rete dello Stato.

IV. *Giurisdizione.* — I tronchi Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano vengono inclusi nel Compartimento di Firenze e sono aggregati:

per il Servizio Movimento rispettivamente al 2° Riparto (Pistoia) e al 6° Riparto (Spezia) della Divisione Movimento di Fi-

renze, ed ai Circoli di ripartizione di Firenze e di Pisa, mentre appartengono tutti e due al 3° Riparto Telegrafico (Pisa);

per il Servizio Lavori rispettivamente al Riparto di Lucca ed al Riparto di Pontremoli, dipendenti dalla Sezione dei Lavori di Pisa Nord della Divisione Lavori di Firenze;

per il Servizio Trazione rispettivamente al 1° Riparto (Firenze) e al 3° Riparto (Spezia) della Divisione di Firenze;

per il Servizio Veicoli, al Riparto d'ispezione di Pisa della Divisione Veicoli di Firenze;

per le forniture di magazzino, al gruppo 8° del Compartimento di Firenze (Circoscrizione dei Magazzini, Ordine di Servizio 392-1914);

per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario di Firenze il tronco Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, ed all'Ispettorato Sanitario di Pisa il tronco Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano.

I tronchi di linea suddetti dovranno essere compresi nella zona di azione della squadra di disinfezione di Pisa (allegato *D* alle norme d'applicazione del Regolamento per la disinfezione dei veicoli ecc. di cui l'ordine di servizio N. 394-1912).

V. *Trasporti viaggiatori, bagagli, cani e giornali*:

a) *Viaggiatori ordinari*. Per il trasporto dei viaggiatori in servizio locale di ciascuno dei tronchi Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano, saranno tempestivamente fornite alle stazioni, a cura dell'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze, nuove scorte di biglietti di corsa semplice di 1ª e 3ª classe a destinazione fissa, coi nuovi prezzi locali da riscuotersi a partire dal 1° maggio 1915. Pei viaggi di corsa semplice fra le stazioni dei tronchi suddetti e le altre della rete, nonchè pei viaggi fra le stazioni del tronco Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e quelle del tronco Aulla-Monzone, si dovranno distribuire biglietti facoltativi col prezzo calcolato in base alla tariffa generale, od alla tariffa differenziale A, a seconda del caso, computate sull'intero percorso compreso, quindi, quello dei detti tronchi sui quali pure sono applicabili per tali viaggi le tariffe anzidette.

b) *Ragazzi.* In servizio locale dei suddetti tronchi, non si distribuiscono biglietti a metà prezzo; i ragazzi di statura inferiore ad un metro sono trasportati gratuitamente purchè non occupino un posto di viaggiatore e siano accompagnati da persona adulta. Per tutti gli altri deve essere pagata la tariffa degli adulti. Nel caso di viaggi da e per stazioni fuori dei detti tronchi si applicheranno sull'intero percorso i prezzi e le disposizioni dell'art. 17 delle Tariffe e Condizioni dei trasporti.

c) *Biglietti di andata-ritorno.* Per i viaggi di andata-ritorno sono mantenute le relazioni finora esistenti e le stazioni dei tronchi Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone riceveranno in tempo debito nuove scorte di biglietti di 1ª e 3ª classe coi nuovi prezzi locali da riscuotersi dal 1° maggio 1915.

In conformità al disposto dell'art. 4 dell'Allegato 4 alle Tariffe e Condizioni, i suddetti biglietti di andata-ritorno avranno la validità minima di 2 giorni, restando, in tutto il resto, applicabili per l'uso dei biglietti stessi le norme del citato Allegato 4 alle Tariffe.

d) *Abbonamenti ordinari.* Per i biglietti di abbonamento da emettersi, con decorrenza dal 1° maggio 1915, e con itinerario comunque interessante le percorrenze di qualsiasi dei tronchi di cui trattasi, si applicheranno anche alle dette percorrenze i prezzi attualmente in vigore (Allegato N. 6 alle Tariffe) per le linee dello Stato di terza categoria.

Quanto è detto sopra vale anche per gli abbonamenti per studenti e per impiegati governativi (Allegato 6-B e 6-C alle Tariffe), pei quali abbonamenti si riscuoteranno i prezzi sopra indicati, ridotti del 50 %.

I biglietti per l'intera rete sono valevoli per viaggiare anche sui tre tronchi senza aumento di prezzo.

I biglietti di abbonamento per i tronchi suddetti rilasciati dall'amministrazione della Società anonima industriale con decorrenza anteriore al 1° maggio 1915 saranno da tenersi validi fino alla loro scadenza.

Alla rinnovazione di quelli a pagamento rateale, per i periodi che venissero a scadere dopo la data anzidetta, provvederanno anche le stazioni dei detti tronchi, valendosi però dei Moduli Ci-203 *bis* delle ferrovie dello Stato.

e) Abbonamenti speciali. Gli itinerari degli abbonamenti speciali delle serie IV, IV *bis*, XIV, XV ed H verranno completati con l'aggiunta dei due nuovi percorsi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano; quello della Serie VII con l'aggiunta soltanto del percorso Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana.

Nel prospetto « Allegato D » sono indicati i nuovi prezzi da riscuotersi pei detti biglietti di abbonamento speciale aventi decorrenza dal 1° maggio 1915.

Fino a sostituzione delle scorte, detti biglietti dovranno essere completati a mano con l'aggiunta dei nuovi percorsi nell'elenco delle linee per le quali essi sono valevoli e dovranno essere corretti a mano nel prezzo.

Ai viaggiatori provvisti di biglietti di abbonamento speciale delle Serie suddette in corso di utilizzazione, che desiderassero aggiungere all'itinerario del loro abbonamento i percorsi rispettivamente sopra indicati, potrà essere concessa l'aggiunta verso pagamento della intera differenza risultante fra il prezzo (escluse le tasse accessorie) pagato per l'abbonamento posseduto e quello indicato, per l'abbonamento stesso, nel suddetto prospetto « Allegato D ».

L'aggiunta della percorrenza deve farsi con l'emissione di apposito biglietto di congiunzione da richiedersi da parte degli abbonati con la consueta domanda Mod. Cɪ-218 sulla quale dovranno essere citati gli estremi (serie, numero, validità, classe, stazione e data di emissione) dell'abbonamento speciale già in possesso degli abbonati.

L'aggiunta è ammessa eccezionalmente, anche quando al detto biglietto di abbonamento speciale sia già unito un altro biglietto di congiunzione.

f) Combinabili italiani. Per l'applicazione della tariffa dei biglietti ad itinerario combinabile devono essere praticate, all'elenco delle tratte pubblicato con l'O S. N. 287-1914, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

la tratta N. 103 Spezia-Pontremoli va corretta in:

Spezia-Aulla (Km. 20) coi seguenti prezzi:	1ª classe	L. 2,30
	2ª »	L. 1,60
	3ª »	L. 1,05

la tratta N. 104 Sarzana-Pontremoli va corretta in:

Sarzana-Aulla (Km. 16) coi seguenti prezzi:	1ª	classe	L. 1,85
	2ª	»	L. 1,30
	3ª	»	L. 0,80

alle tratte suddette devonsi aggiungere quelle:

N. 103ª Aulla-Pontremoli (Km. 22) coi seguenti prezzi:	1ª	classe	L. 2,55
	2ª	»	L. 1,75
	3ª	»	L. 1,15
N. 103ᵇ Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano (Km. 17) coi seguenti prezzi:	1ª	classe	L. 1,35
	2ª	»	L. 0,95
	3ª	»	L. 0,60
N. 108ª Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana (Km. 22) coi seguenti prezzi:	1ª	classe	L. 1,75
	2ª	»	L. 1,25
	3ª	»	L. 0,80

L'Ufficio affari diversi di Firenze provvederà in tempo alla sostituzione degli scontrini per le tratte 103 e 104 ed alla fornitura di quelli per le tratte nuove 103*a*, 103*b*, e 108*a*.

g) *Viaggi a prezzo ridotto ed in esenzione di tasse.* Pei viaggi che si effettueranno in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, tanto in servizio locale dei tronchi Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone, quanto in servizio da e per le altre stazioni della rete, si dovranno applicare anche per il percorso dei detti tronchi, le tariffe, norme e condizioni vigenti sulle linee dello Stato, col computo dei prezzi sul cumulo delle distanze. Dal « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1913), dovranno quindi essere depennate tutte le indicazioni relative alla linea Bagni di Lucca-Aulla, la quale col 1° maggio 1915, cessa di appartenere al servizio cumulativo.

Quanto sopra si è disposto vale anche per tutti i viaggi a tariffa ridotta non previsti dalle Concessioni speciali o dal Regolamento dei trasporti militari, come sarebbero quelli dei giornalisti

e delle loro famiglie, quelli occasionati dai terremoti (Ordini di servizio N. 60-1914 e 34-1915), quelli di andata e ritorno per stazioni balneari e termali, ecc. È fatta eccezione pei viaggi dei custodi di bestiame e dei conduttori di locomotive in servizio locale, pei quali si riscuoteranno i prezzi dei biglietti ordinari locali di corsa semplice, ridotti del 50 % o del 75 % a seconda dei casi.

Sono in fine applicabili anche ai suddetti tronchi le disposizioni relative ai viaggi degli agenti di P. S. in servizio di vigilanza sulle ferrovie e quelle relative al trasporto degli agenti postali, ai trasporti in servizio, ecc.;

h) *Bagagli, cani, velocipedi e giornali.* Per tutti questi trasporti sono applicabili sui tronchi Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone, sia per i trasporti in servizio locale, sia per quelli da e per altre stazioni della rete, tutte le tariffe, norme e condizioni vigenti sulle ferrovie dello Stato, tanto se trattasi di trasporti a tariffa ordinaria, quanto se trattasi di trasporti a tariffa ridotta, che si effettuino in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari. Sono pure applicabili ai detti tronchi le disposizioni relative ai trasporti bagagli gratuiti od a tariffa ridotta, occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

VI. *Tariffe merci.* Per tutti i trasporti di valori, merci, feretri, veicoli e bestiame sono applicabili sui tronchi Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone. sia pei trasporti in servizio locale, sia per quelli da e per altre stazioni della rete, tutte le tariffe e relative condizioni che sono e saranno in vigore sulla rete dello Stato, comprese quelle in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

Il percorso dei detti tronchi deve essere cumulato, agli effetti della tassazione, con quello della Rete dello Stato.

VII. *Distanze chilometriche-prontuari per la tassazione dei trasporti, pubblicazioni, stampati e biglietti.* Le distanze chilometriche fra le stazioni dei tronchi Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano risultano dalla tabella polimetrica N. 78 bis, di cui l' « Allegato *C* ».

Per le aggiunte e modificazioni da apportarsi nel Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione Giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo vedasi l' « Allegato *B* ».

Le stazioni e fermate dei tronchi anzidetti saranno fornite dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze, delle pubblicazioni e degli stampati occorrenti.

Per quanto riguarda la fornitura dei biglietti provvederà invece l'Ufficio 2° Affari Diversi Viaggiatori e Bagagli di Firenze.

Opportune modificazioni, in dipendenza del presente Ordine di servizio, dovranno pure essere fatte nel fascicolo delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito (edizione 1° luglio 1909), art. 3, nonchè nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

VIII. *Scritture e versamenti.* — Per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo stazione, nonchè per le scritturazioni riflettenti i servizi viaggiatori, bagagli e cani, ecc., ed i trasporti di merci, numerario, carte-valori, veicoli, bestiame, ecc., sono da osservarsi le relative Norme pubblicate con l'Ordine di servizio N. 160-1909 e successive modificazioni, che saranno in tempo debito distribuite.

I conti correnti della nuova gestione saranno iniziati al 1° Maggio senza rimanenza di debito e di credito e dovranno comprendere i trasporti e le operazioni a datare dal giorno predetto.

Con la stessa data saranno da porsi in uso i nuovi registri per la scritturazione e la contabilizzazione dei trasporti, che saranno in tempo debito distribuiti; la numerazione tanto delle spedizioni, come degli arrivi ecc., dovrà cominciare col N. 1 e continuare progressivamente fino al 31 Dicembre c. a.

Dal 1° Maggio, poi, le gestioni di transito e quelle locali della cessante Amministrazione nelle stazioni comuni di Lucca e di Aulla si limiteranno a funzionare come « gestione stralcio » per tutte le partite relative ai trasporti che hanno percorso in tutto od in parte le linee in questione prima del riscatto.

Di conseguenza, le citate stazioni dovranno scritturare nella « gestione stralcio » di transito i trasporti provenienti dai rispettivi tronchi della ferrovia Aulla-Lucca aventi data anteriore al 1° maggio destinati alle stazioni delle ferrovie dello Stato o di altre Amministrazioni in corrispondenza e lascieranno proseguire senza alcuna scritturazione contabile quelle in senso inverso, qualunque sia la data di accettazione.

Per i trasporti in transito temporaneo sulle ferrovie dello Stato fra stazioni del tronco Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano, che fossero stati accettati anteriormente al 1° maggio, a differenza di quanto si pratica attualmente, il regolamento dei conti con la Società « Unione Industriale » dovrà essere fatto dal primo transito (di uscita) comprendendo cioè i trasporti stessi nella gestione stralcio. Le gestioni locali della predetta Società nelle stazioni di Lucca e di Aulla comprenderanno nei riassunti arrivi della « gestione stralcio » i trasporti in provenienza dalle stazioni interne del rispettivo tronco di linea, accettati a tutto il 30 aprile.

Analogamente dovranno regolarsi le stazioni interne predette, sia per la istituzione della gestione stralcio, come per la scritturazione dei trasporti; esse comprenderanno perciò nei riassunti arrivi della cessata gestione i trasporti in servizio locale del rispettivo tronco di linea, accettati a tutto il 30 aprile, che giungessero dopo il giorno stesso, e scrittureranno invece nella nuova gestione i trasporti provenienti dalle stazioni delle ferrovie dello Stato o dell'altro tronco della linea Aulla-Lucca, qualunque sia la data di partenza.

Le altre stazioni delle ferrovie dello Stato comprenderanno nei riassunti arrivi del servizio cumulativo soltanto i trasporti partiti da stazioni interne della ferrovia Aulla-Lucca anteriormente al 1° maggio, qualunque sia la data di transito, scritturando invece tutti gli altri trasporti con data posteriore negli arrivi del servizio interno.

Sui conti correnti della « gestione stralcio » dovranno quindi essere conteggiati:

— i rilievi e gli articoli speciali emessi dalla cessata amministrazione e non assunti al 30 aprile, nonchè quelli che venissero emessi in seguito dalla amministrazione stessa per trasporti con data anteriore al 1° maggio;

— gli accrediti relativi agli assegni rimborsati, ai depositi per note di affrancazione liquidate, alle caparre per vagoni o per biglietti di abbonamenti restituite ecc., in quanto si riferiscano a partite assunte a debito anteriormente alla data predetta;

— gli accrediti per ordine di rimborso già emessi dalla Società anonima Unione Industriale e non ancora pagati, nonchè quelli che venissero in seguito emessi dalla nominata Società per trasporti anteriori al 1° maggio e quanto altro potrà riferirsi all'amministrazione cessata.

Le tasse di magazzinaggio relative ai trasporti della cessata gestione, svincolati posteriormente al 30 aprile, dovranno essere dalle stazioni conteggiate ed assunte a debito separatamente per ciascuna delle due amministrazioni interessate nelle gestioni di competenza.

Dopo il 30 aprile non saranno ammesse sovvenzioni in conto cessata gestione fra stazione e stazione, nè fra le gestioni della medesima stazione. Quando la cessata gestione si trovasse nella necessità di fondi per provvedere al pagamento, di assegni, rimborsi, caparre, ecc. dovrà richiedere corrispondente sovvenzione alla Cassa della Società anonima Unione Industriale, assumendone debito nel conto corrente della « gestione stralcio ».

Gli elaborati contabili relativi alla cessata gestione nonchè i reclami per tasse in più percette, per avarie, indennizzi, ecc. riflettenti trasporti in data anteriore al 1° maggio, dovranno essere trasmessi agli Uffici competenti della nominata Società.

Su tutti i documenti riflettenti la « gestione stralcio » e sulla relativa corrispondenza dovrà sempre essere apposta dalle stazioni e dagli Uffici, in modo appariscente la indicazione « gestione stralcio ».

I versamenti degli introiti che si riferiscono alla « gestione stralcio » dovranno effettuarsi alla Cassa della Società anonima Unione Industriale con distinte apposite sulle quali, beninteso, come pure sui relativi gruppi, dovrà risultare l'indicazione di « gestione stralcio ».

I versamenti degli introiti della gestione Stato saranno fatti alla Cassa di Firenze con le periodicità sotto indicate:

ogni due giorni da: Bagni di Lucca, Castelnuovo di Garfagnana e Monzone Monte dei Bianchi Isolano (lettera B dell'elenco annesso all'Ordine di servizio N. 184-1913);

ogni cinque giorni da: Barga Gallicano, Calavorno, Diecimo Pescaglia, Fivizzano-Rometta Soliera, Fosciandora Ceserana,

Gragnola, Pallerone, Piano di Coreglia Ponte all'Ania e Ponte a Moriano (lettera D dell'elenco suddetto);

ogni cinque giorni da: Castelvecchio Pascoli, Borgo a Mozzano, Fivizzano-Gassano, Fornaci di Barga, Ghivizzano Coreglia, Piaggione, S. Pietro a Vico e Serricciolo (lettera E dell'elenco suddetto).

Tutte le predette stazioni e fermate provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, mentre gli agenti della linea saranno pagati per cura della Cassa di Firenze.

IX. *Carte di libera circolazione.* — Pel corrente anno 1915 le carte di circolazione serie A ed At., rilasciate per l'intera Rete dello Stato, o per tutte le linee del Compartimento di Firenze, sono valide anche per i tronchi Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano.

I biglietti rilasciati a tutt'oggi per le linee suddette dall'amministrazione della Società anonima Unione Industriale, sono validi fino alla scadenza, in essi indicata, ma non oltre il 31 dicembre 1915.

Restano annullati l'Ordine generale N. 10-1911 e gli Ordini di servizio N. 218 e 393 del 1911, 98, 134, 36, 321, 330, 362, 379, 384 e 387 del 1912, 22, 100 e 195 del 1913, 7 ed 8 del 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

ALLEGATO A

all'Ordine di servizio N. 119

Tronco Lucca-Castelnuovo

STAZIONI e LOCALITÀ di SERVIZIO	Fabbricato Viaggiatori		Binari di corsa			
	Posizione riferita alla direzione Lucca-Castelnuovo di Garfagnana	Progressiva dell'asse	Quantità	Lunghezza utile	Progressiva dei deviatoi estremi verso	
					Lucca	Castelnuovo di Garfagnana
			n.°	m.i	Km.	Km.
Lucca	a sinistra	0.000	2*	750	—	0.579
S. Pietro a Vico	a destra	5.233	2	238	5.026	5.364
Ponte a Mariano	a sinistra	9.085	2	355	8.805	9.260
Piaggione	a destra	13.508	2	327	13.210	13.639
Diecimo Pescaglia	a sinistra	16.417	2	302	16.295	16.697
Borgo a Mozzano	»	19.914	2	347	19.784	20.231
Bagni di Lucca	a destra	23.303	2	397	22.948	23.445
Calavorno	a sinistra	26.026	—	—	—	—
Ghivizzano Coreglia	a destra	28.007	2	349	27.701	28.144
Piano Coreglia Ponte all'Aira	»	29.990	—	—	—	—
Fornaci di Barga	»	31.924	2	309	31.665	32.066
Barga Gallicano	»	35.273	2	352	34.965	35.414
Castelvecchio Pascoli	a sinistra	38.089	—	—	—	—
Fosciandora Ceserana	a destra	41.772	—	—	—	—
Castelnuovo di Garfagnana	»	44.923	2 1	329 180	44.777	45.241

Allegato A all' Ordine di servizio N. 119-1915.

Garfagnana

Segnali di protezione verso						Ufficio telegrafico	
Lucca			Castelnuovo di Garfagnana				
Specie e posizione rispetto ai treni in arrivo	Categoria	Distanza del corrispondente deviatoio estremo	Specie e posizione rispetto ai treni in arrivo	Categoria	Distanza del corrispondente deviatoio estremo	Circuito	Chiamata
		m.i			m.i	n.°	lettere
—	—	—	Semaf. a sinist.	2ª	846	4927	L
Disco a sinistra	2ª	756	Disco a sinistra	2ª	860	»	SV
» »	2ª	606	» »	2ª	646	»	PM
» »	2ª	932	» destra	2ª	655	»	GI
» »	2ª	857	» sinistra	2ª	1073	»	DC
» destra	2ª	732	» »	1ª	462	»	BZ
» »	2ª	642	» destra	2ª	646	4927 / 5050	BA
—	—	—	—	—	—	—	—
Disco a destra	2ª	510	Disco a destra	2ª	510	5050	GC
—	—	—	—	—	—	—	—
Disco a destra	2ª	649	Disco a destra	2ª	614	5050	FB
» »	2ª	494	» »	2ª	709	»	BG
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	5050	FO
Disco a destra	2ª	962	—	—	—	»	CN

Tronco Aulla-Monzon

STAZIONI e località di servizio	Fabbricato viaggiatori		Binari di corsa			
	Posizione rispetto alla direzione Aulla-Monzone Monte dei Bianhi Isolano	Progressiva dell'asse	Quantità	Lunghezza utile	Progressiva dai deviatoi estremi vers	
					Aulla	Monzone Monte dei Bianchi Isolano
		Km.	n°.	m.	Km.	Km.
Aulla	a destra	0.000	2	126 327	—	0.179
Pallerone	a sinistra	3.257	—	—	—	—
Serricciolo	a destra	4.946	—	—	—	—
Fivizzano Rometta Soliera	a sinistra	7.929	2	275	7.817	8.187
Fivizzano Gassano . . .	»	10.676	2	362	10.465	10.919
Gragnola	a destra	13.161	2	209	13.051	13.367
Monzone Monte dei Bianchi Isolano	a sinistra	16.628	2 1	219 126	16.232	16.707

Seguito dell' Allegato **A** *all' ordine di servizio n.* ***119-1915.***

Monte dei Bianchi Isolano

Segnali di protezione verso						Ufficio telegrafico	
Aulla			Monzone Monte dei Bianchi Isolano				
Specie e posizione rispetto ai treni in arrivo	Categoria	Distanza dal corrispondente deviatoio estremo	Specie e posizione rispetto ai treni in arrivo	Categoria	Distanza dal corrispondente deviatoio estremo	Circuito	Chiamata
		m.			m.	n°.	lettere
—	—	—	Disco a sinistra	2ª	696	5051	AU
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
Disco a destra	2ª	540	Disco a destra	2ª	527	5051	FS
» »	2ª	514	» »	2ª	635	5051	ZG
» »	2ª	446	» »	2ª	542	5051	GR
Disco a sinistra	2ª	225	—	—	—	5051	MZ

Modificazioni ed aggiunte da praticarsi al Prontuario genera

Volume I edizione giugno 1914 - A pag. 8: alle linee del Compartimento
Monte d

Inserire da pag. 12 a pag. 57 nella sede opportuna i no

	1	2	3	4	5	6	7
12	Bagni di Lucca (b) . . .	Lucca-Aulla	Firenze 2° Pistoia	Lucca		V	B
13	Barga Gallicano	»	»	Lucca e Massa		V	B
14	Borgo a Mozzano (a). . .	»	»	Lucca		V	B
16	Calavorno	»	»	»		V	B
20	Castelnuovo di Garfagnana.	»	»	Massa		V	B
20	Castelvecchio Pascoli . .	»	»	Lucca		V	B
25	Diecimo Pescaglia (a) . .	»	»	»		V	B
27	Fivizzano-Gassano . . .	»	Firenze 6° Spezia	Massa		V	B
27	Fivizzano Rometta Soliera .	»	»	»		V	B
27	Fornaci di Barga. . . .	»	Firenze 2° Pistoia	Lucca		V	B
27	Fosciandora Ceserana . .	»	»	Massa		V	B
29	Ghivizzano Coreglia . . .	»	»	Lucca		V	B
30	Gragnola	»	Firenze 6° Spezia	Massa		V	B
38	Monzone Monte dei Bianchi Isolano .	»	»	»		V	B
42	Pallerone	»	»	»		V	B
44	Piaggione (a)	»	Firenze 2° Pistoia	Lucca		V	B
44	Piano di Coriglia Ponte all'Ania . .	»	»	»		V	
45	Ponte a Moriano	»	»	»		V	
54	S. Pietro a Vico	»	»	»		V	
57	Serricciolo	»	Firenze 6° Spezia	Massa		V	

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 119-1915.*

delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato.

Firenze, aggiungere Lucca - Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone
Bianchi Isolano
delle sottoindicate stazioni con le relative indicazioni:

8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
G	A	O	V	B	SP	—	T	F	6	30	S
G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	—	S
G	A	O	V	B	S	—	T	F	6	30	S
G (7)	—	O (7)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
G	A	O	V	B	S	—	T	F	6	30	S
G (7)	—	O (7)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
G	A	O	V	B	SP	—	T	F	—	—	S
G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	—	S
G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	30	S
G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	—	S
G (15)	—	—	—	—	S	—	—	—	—	—	—
G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	—	S
G	A	O	V	B	S	—	-	F	-	—	—
G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	30	S
G (8)	—	O (8)	—	—	-	—	—	—	—	—	—
G	A	O	V	B	SP	—	T	F	—	30	S
G (7)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
G	A	O	V	B	S	—	—	F	6	30	S
G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	30	S
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

A pag. 12 considerare il nome della stazione di Aulla come stampato in carattere ordinario e cancellare il richiamo (b) esposto di contro al nome stesso e la corrispondente annotazione in calce.

A pag. 16 riportare in calce l'annotazione seguente: (7) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 ciascuno e composti di colli non superanti ciascuno i Kg. 100.

A pag. 27 riportare in calce l'annotazione seguente: (15) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 ciascuno e composti di colli non superanti ciascuno i Kg. 100.

A pag. 33 considerare il nome della stazione di Lucca come stampato in carattere ordinario e a piè di pagina sostituire la nota (c) colla seguente: « (c) Stazione di allacciamento col tronco Lucca-Bagni di Lucca esercitato a regime economico ».

A pag. 42 riportare in calce l'annotazione seguente: (8) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 ciascuno e composti di colli non superanti ciascuno i Kg. 100.

Nell'Indice grafico della Carta delle ferrovie dello Stato tracciare i due tronchi Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano coll'indicazione del N. 78 bis.

A pag. 84, nella tabella (72) Parma-Spezia, il nome della stazione di Aulla deve considerarsi come stampato in carattere grassetto.

A pag. 86 riportare la tabella polimetrica, di cui l'allegato C.

Per le aggiunte e modificazioni da apportarsi nelle parti 3ª e 4ª del Prontuario generale (edizione 1908), nei fascicoli delle distanze per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo e nell'Elenco delle stazioni, ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e N. 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, verrà provveduto in occasione di una prossima ristampa.

Inoltre nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) a pag. 83, di contro ai nomi delle stazioni della linea Lucca-Aulla dovranno essere esposte le distanze e gli istradamenti, regolandosi come appresso:

Per le stazioni del tronco Lucca-Castelnuovo di Garfagnana,

rilevata a pagina 50 (numero progressivo 11) la distanza per Lucca, questa dovrà essere aumentata:

di Km. 6 per S. Pietro a Vico;
» » 10 » Ponte a Moriano;
» » 14 » Piaggione;
» » 17 » Diecimo Pescaglia;
» » 20 » Borgo a Mozzano;
» » 24 » Bagni di Lucca;
» » 27 » Calavorno;
» » 29 » Ghivizzano Coreglia;
» » 30 » Piano di Coreglia Ponte all'Ania;
» » 32 » Fornaci di Barga;
» » 36 » Barga Gallicano;
» » 39 » Castelvecchio Pascoli;
» » 42 » Fosciandora Ceserana;
» » 45 » Castelnuovo di Garfagnana.

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione di Lucca, seguito dal N. 86.

Analogamente, per le stazioni del tronco Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano, rilevata a pag. 34 (numero progressivo 21) la distanza per Aulla, questa dovrà essere aumentata:

di Km. 4 per Pallerone;
» » 5 » Serricciolo;
» » 8 » Fivizzano-Rometta Soliera;
» » 11 » Fivizzano Gassano;
» » 14 » Gragnola;
» » 17 » Monzone Monte dei Bianchi Isolano.

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione di Aulla, seguito dal N. 214.

Nei nuovi prontuari predetti, a pag. 17, nell'Elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza, si dovrà esporre, di contro al N. 214, il nome della stazione di Aulla.

Allegato C all'Ordine di servizio N. 119-1915.

Lucca-Aulla (*)

Stazione														
Lucca														
S. Pietro a Vico	6													
Ponte a Moriano	10	4												
Piaggione	14	9	5											
Diecimo Pescaglia	17	12	8	3										
Borgo a Mozzano	20	15	11	7	4									
Bagni di Lucca	24	19	15	10	7	4								
Calavorno	27	21	17	13	10	7	3							
Ghivizzano Coreglia	29	23	19	15	12	9	5	2						
Piano di Coreglia Ponte all'Ania	30	25	21	17	14	11	7	4	2					
Fornaci di Barga	32	27	23	19	16	13	9	6	4	2				
Barga Gallicano	36	31	27	22	19	16	12	10	8	6	4			
Castelvecchio Pascoli	39	33	30	25	22	19	15	13	11	9	7	3		
Fosciandora Ceserana	42	37	33	29	26	22	19	16	14	12	10	7	4	
Castelnuovo di Garfagnana	45	40	36	32	29	26	23	19	17	15	13	10	7	4

—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—											
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Monzone Monte dei Bianchi Isolano						
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	Gragnola					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3	Fivizzano-Gassano				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	6	3	Fivizzano Rometta Soliera			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	9	6	3	Serricciolo		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	10	8	5	2	Pallerone	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	14	11	8	5	4	Aulla

(*) Il tratto Lucca-Bagni di Lucca viene esercitato a regime economico.

Aggiunta dei percorsi Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla- glietti d'abbonamento speciale e relativi nuovi prezzi.

Serie	LINEA da aggiungere all'itinerario dell'abbonamento speciale	15 giorni			30 giorni		
		Classe			Classe		
		I	II	III	I	II	III
IV	Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla Monzone Monte di Bianchi Isolano	125	82	48	210	139	79
IV bis	id.	—	—	—	263	176	108
VII	Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana	117	78	45	198	130	74
VII bis	id.	—	—	—	246	165	101
XIV	Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monzone Monte dei Bianchi Isolano .	—	—	—	—	—	—
XV	id.	—	—	—	—	—	—
H	id.	—	—	—	140	93	53

N.B. — I prezzi suindicati annullano e sostituiscono quelli dell'allegato C
nel presente allegato.

Allegato **D** *all'Ordine di servizio N. 119-1915.*

Monzone Monte dei Bianchi Isolano, all'itinerario di alcune serie di bi-

3 mesi			1 anno			1 anno per due persone della stessa Ditta		
Classe			Classe			Classe		
I	II	III	I	II	III	I	II	III
540	352	198	1442	961	590	1898	1269	786
670	439	251	1765	1180	718	2353	1572	958
510	331	186	1365	911	557	1799	1202	745
631	412	236	1669	1115	680	2227	1488	907
—	—	—	1974	1281	837	2630	1708	1117
—	—	—	1864	1209	790	2486	1614	1056
360	235	132	965	646	396	1286	860	526

all'ordine di servizio n. 115-1915 per le serie che sono comprese tanto in quello quanto

Ordine di servizio N. 120. (C.).

Servizio italo-germanico.

Con attività dal 1° aprile 1915 vengono pubblicati due fogli di aggiunte e classificazioni alla tariffa diretta italo-germanica. Uno riguarda la Parte I-B e contiene solo varianti alla nomenclatura e classificazione della P. V. per le voci *Canapa, juta, lino,* ecc., l'altro concerne la Parte II-A e comprende, oltre a singole aggiunte e modificazioni a diverse tariffe eccezionali, la ristampa della tariffa eccezionale *N.* 31 *P. V. per canapa, lino, juta, formis, ecc.* e riduzioni ai prezzi di trasporto dei *carboni* per molte stazioni Prussiane e per parecchie altre Sassoni e Bavaresi.

Questi due fogli saranno distribuiti come di solito dall'ufficio contabilità prodotti di Firenze, e dalle stazioni incaricate della vendita verranno rimessi al pubblico, che ne facesse richiesta, il primo gratis ed il secondo al prezzo di cent. 20 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 121. (M.).

Spedizioni per conto di privati dei materiali fuori d'uso prelevati dai magazzini approvvigionamenti raccordati alle stazioni.

(Vedi Ordine di servizio N. 402-1914).

A datare dal 1° maggio 1915, la tassa fissa di L. 0,20 di cui l'ordine di servizio N. 51-1914, dovrà essere applicata anche alle spedizioni in partenza dai sottoindicati magazzini, alle condizioni tutte stabilite nell'ordine di servizio medesimo:

Bologna, Bologna (Stampati), Roma Trastevere, Siena, Verona.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 122. (M. e C.).

Modificazioni al Capo IV del "Regolamento pei trasporti militari".

I - Specie dei trasporti.

È stato distribuito a tutte le stazioni il nuovo Capo IV del « Regolamento pei trasporti militari ».

I trasporti in esso previsti si distinguono in due categorie:

1°). — *Trasporti militari propriamente detti*, cioè: Viaggi collettivi di persone, di riparti o di servizi; viaggi di isolati; movimenti di materiali, derrate o merci, *sotto scorta militare*. Tutti questi trasporti di materiali, derrate e merci sono *senza responsabilità diretta* dell'Amministrazione ferroviaria.

I trasporti collettivi e quelli di materiali, derrate e merci, nonchè i trasporti isolati di quadrupedi e veicoli, si eseguiranno a domanda dell'autorità militare e verso presentazione del Modello 3 od altra richiesta qualsiasi comunque redatta, senza pagamento di alcuna tassa e senza biglietti di viaggio, nè produzione degli ordinari documenti di trasporto.

I trasporti di militari isolati si eseguiranno su semplice produzione di un qualsiasi documento di identificazione personale che certifichi trattarsi di persona appartenente al R. Esercito, alla R. Marina od alla R. Guardia di Finanza, o sia comunque addetto all'Esercito od all'Armata, e che il viaggio ha luogo per motivi di servizio (1). Tale documento, che vale da biglietto di viaggio, non è soggetto ad alcuna preventiva vidimazione da parte delle stazioni.

(1) Il documento di cui trattasi, oltrechè dalle autorità citate nella nota (1) al paragr. 120 del nuovo Capo IV, può essere rilasciato anche dai RR. Agenti diplomatici e consolari per quanto riguarda i richiamati alle armi provenienti dall'estero.

2°). — *Spedizioni per conto delle Amministrazioni militari.* Riguardano esclusivamente movimenti di materiali, derrate o merci, viaggianti *senza scorta militare*, e, quindi, *sotto la diretta responsabilità della Amministrazione ferroviaria.*

Tali spedizioni, se eseguite dall'amministrazione della guerra, debbono aver luogo in *conto corrente* sotto l'osservanza delle ordinarie disposizioni della Convenzione 18 aprile 1908 e relative norme; se eseguite, invece, dalla amministrazione della Marina e da quella della R. Guardia di Finanza, debbono aver luogo *a pagamento diretto in partenza od in arrivo*, come è disposto dagli appositi Capi del citato « Regolamento per i trasporti militari ».

II - Scritturazione dei trasporti militari.

Le stazioni che riceveranno dall'autorità militare richiesta di effettuare viaggi collettivi, o trasporti di materiali, derrate, merci, ecc. *sotto scorta militare*, di cui al punto 1° del paragrafo precedente, dovranno tener nota dei trasporti stessi nel modo appresso indicato:

a) Viaggi collettivi di persone, reparti o servizi e trasporti di materiali derrate o merci ecc. EFFETTUATI CON TRENI APPOSITI. Dovranno scritturarsi su un registro dei trasportti in servizio Mod. Ci - 403, opportunamente modificato nell'intestazione delle colonne, per modo che ne risulti il numero e la data di effettuazione del treno apposito, la stazione di destinazione del treno stesso, la quantità dei veicoli che lo compongono. indicando separatamente se per militari, materiali o merci e la qualità di queste ultime.

b) Viaggi collettivi di persone, riparti o servizi, EFFETTUATI CON VEICOLI ACCODATI A TRENI ORDINARI. Saranno da annotarsi su uno scartafaccio Mod. Ci-209 indicandovi la data, il numero del treno ordinario a cui sono accodati i veicoli, il quantitativo di questi ultimi, la stazione alla quale sono destinati, e, se è possibile, la quantità e la classe dei viaggiatori, la quantità di veicoli per materiali o merci e la qualità di queste.

c) *Trasporti di soli materiali, derrate o merci, effettuati* CON VEICOLI ACCODATI A TRENI ORDINARI. Saranno da iscriversi su altro separato registro Mod. Ci-493, variando l'intestazione delle colonne, in modo che ne risulti il numero e la data del treno ordina- e la qualità del trasporto.

Tutte le scritturazioni suddette dovranno effettuarsi in base ai dati risultanti o dalle richieste presentate dalla autorità militare o dalle altre registrazioni della stazione, e dagli appositi fogli di scorta dei treni, *in modo, però, che non ne venga menomamente ostacolata o ritardata la partenza dei treni appositi o dei trasporti.*

A fine di ogni cinquina, le stazioni, colla scorta degli elementi risultanti dai registri Mod. Ci - 403, compileranno, per i trasporti di cui ai comma *a*) e *c*), separati riassunti, valendosi all'uopo dell'attuale modulo Ci - 429 « Riassunto trasporti militari in conto corrente », opportunamente adattato. in modo che vi risultino i dati già iscritti nel registro Mod. Ci-403. Detti riassunti dovranno per cinquina essere inviati al Controllo Merci Interno (Ufficio 5°) di Torino, con allegate le richieste rilasciate dall'autorità militare.

Parimenti, per i trasporti di cui al comma *b*), le stazioni, con la scorta delle prenotazioni fatte sullo scartafaccio Mod. Ci - 209 nel senso sopra indicato, compileranno cinquinalmente separati « Riassunti », utilizzando a tale scopo l'attuale Mod. Ci - 213/A - Prospetto XXXV - opportunamente adattato, in maniera che riproduca i dati registrati nello scartafaccio stesso. Questi riassunti, essi pure corredati dalle richieste rilasciate dall'autorità militare, dovranno trasmettersi a fine di cinquina al Controllo viaggiatori e bagagli in Firenze.

III. — Estensione delle disposizioni.

Le stazioni osserveranno le prescrizioni anzidette anche per i trasporti diretti alle linee delle seguenti società:

a) Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane;

b) Nord-Milano;

c) Suzzara-Ferrara;

d) Nazionale di ferrovie e tramvie (ferrovie Brescia-Iseo e Rovato-Edolo);

e quindi, negli elenchi di cui al punto precedente indicheranno la stazione di definitiva destinazione appartenente alle ferrovie stesse.

Per i trasporti provenienti da stazioni delle nominate Amministrazioni, nessuna scritturazione speciale occorre da parte delle stazioni di contatto, provvedendo all'uopo le stazioni dalle quali ha origine il trasporto.

Invece per i treni appositi in transito sulle linee predette (da oltre per oltre), la stazione comune di entrata dei treni stessi compilerà un Mod. M 200ª, opportunamente adattato, facendo risultare il numero dei vagoni che compongono il treno e la stazione di provenienza e di destinazione. Tale modulo dovrà essere trasmesso cinquinalmente al Controllo Merci Interno (Ufficio 5°) di Torino.

IV. — Trasporti eseguiti per conto particolare od a mezzo di imprese.

I trasporti effettuati per conto particolare, od a mezzo di Imprese, saranno soggetti alle norme ordinarie stabilite per il tempo di pace. (Paragrafo 123 del Capo IV del Regolamento).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 123. (C.).

Tariffa locale N. 235 P. V.

(Vedi Ordine di servizio N. 44-1914).

Col 1° maggio 1915 la tariffa locale N. 235 P. V., valevole per i trasporti di « acido cloridrico e acido solforico » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Spinetta.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di servizio N. 124. (C.).

Servizio italo-germanico.

A datare dal 20 aprile 1915 la stazione di Weil-Leopoldshöhe delle ferrovie Badesi dello Stato è stata ammessa alle tariffe eccezionali N. 23 P. V. (Zolfo) e 25 P. V. (Cotone) coi seguenti prezzi per quintale, da inserirsi nelle pagine 411 e 424 della Parte II *A* della tariffa diretta.

		Tariffa eccezionale N.		
		23	25	
			a	b
Weil-Leopoldshöhe. . .	Chiasso. . .	1.76	—	1.94
	Pino	1.61	—	1.75
	Iselle. . . .	1.69 1.35 (1)	—	1.75
	Peri	2.04	—	3.95

(1) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni in partenza da Genova e dagli scali di Genova, S. Benigno e S. Limbania, nonchè da Savona Letimbro e marittima.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 125. (C).

Trasporti di petrolio da Siracusa Porto e da Siracusa Stazione.

(Vedi Ordine di servizio N. 48-1909).

Alla Ditta Francesco Rodante e Figlio è stata concessa la facoltà di eseguire dalle stazioni di Siracusa Porto e Siracusa Sta-

zione spedizioni a carro completo di petrolio in lattoni comuni prismatici, sotto l'osservanza delle condizioni stabilite dagli ultimi due capoversi della nota (1) all'articolo 7 della « Istruzione per l'applicazione dell'allegato 9 alle tariffe », pubblicata con l'Ordine di servizio N. 132. 1914.

Di ciò dovrà farsi cenno nell'anzidetta nota della menzionata Istruzione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 126. (M.).

Modificazioni ed aggiunte alle Istruzioni speciali per l'inoltro dei trasporti in collettame a G. V. con carri intercomunicanti ed all'elenco degli itinerari dei carri normali e scorta a G. V. - Edizione 1913.

(Vedi Ordine di servizio N. 210-1913).

È stata pubblicata la 3ª appendice alle Istruzioni speciali per l'inoltro dei trasporti di collettame a G. V. con carri intercomunicanti ed all'elenco degli itinerari dei carri normali e scorta a G. V., comprendente modificazioni ed aggiunte che dovranno andare in vigore il 15 maggio 1915.

Con tale pubblicazione vengono ristampate in apposito fascicolo, che dovrà sostituire la Parte seconda delle « Norme per l'inoltro dei trasporti in collettame a G. V. ». le Istruzioni speciali e l'elenco degli itinerari formati con carri intercomunicanti.

Le modificazioni ed aggiunte agli itinerari dei normali e scorta formati con carri ordinari sono riassunte in foglio a parte.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 14, 15, 18, 19, 20, 21 *ed ai Controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 127. (C.).

Ristampa degli estratti delle Concessioni speciali e tariffe relative.

(Vedi Ordine di servizio N. 383-1908).

Si è provveduto alla ristampa degli estratti delle « Concessioni speciali e tariffe relative », edizione 1° gennaio 1909, (fatta eccezione per le Concessioni *A* e *B*) per introdurvi le modificazioni di cui le appendici 1° dicembre 1912, 1° luglio 1913 e 1° novembre 1914.

I nuovi estratti saranno forniti dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze alle stazioni sottoindicate, che già tengono in iscorta i vecchi estratti, esse dovranno restituire quest'ultimi al predetto Ufficio accreditandosi nei modi d'uso del rispettivo importo e si addebiteranno in pari tempo dell'importo corrispondente ai nuovi estratti ricevuti.

Il prezzo di vendita dei nuovi estratti è di L. 0.30 per ogni esemplare.

Stazioni:

Alessandria, Ancona, Aquila, Bari, Bologna, Brescia, Campobasso, Catania, Ferrara, Firenze S. M. N., Foggia, Foligno, Genova P. P., Livorno Centrale, Luino, Messina, Milano Centrale, Modane, Napoli, Novara, Palermo, Piacenza, Pisa Centrale, Reggio Calabria, Roma Termini, Savona, Taranto, Torino P. N., Udine, Venezia, Ventimiglia, Vercelli e Verona.

Ordine di servizio N. 128. (C.).

Tariffa eccezionale N. 1059 P. V.

(Vedi Ordine di servizio N. 30-1914).

Col 1° maggio 1915 la tariffa eccezionale N. 1059 serie *B*, valevole per i trasporti di « legname greggio in assami preparati per doghe e pertiche spaccate rifesse per cerchi da botti » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Gallico, Gioia Tauro e Scilla.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 129. (C.).

Trasporti militari. - Facilitazioni di trasporto alle famiglie degli ufficiali di riserva richiamati in servizio.

(Vedi ordine di servizio N. 103-1915).

Si avverte che il beneficio della tariffa militare è esteso, fino a nuova disposizione. anche ai trasporti del bagaglio e delle masserizie delle famiglie degli Ufficiali di riserva richiamati in servizio.

Di ciò dovrà essere presa nota nel Regolamento pei trasporti militari (paragrafi 65, 66 e 82).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 130. (C.).

Biglietti circolari italo-svizzeri.

(Vedi Ordine di servizio n. 349-1914).

In conseguenza dell'aumento delle quote relative alle percorrenze svizzere, col 1° maggio 1915 vengono modificati i prezzi dei biglietti circolari italo-svizzeri, di cui all'Ordine di servizio N. 349 - 1914.

I nuovi prezzi trovansi indicati nell'annesso prospetto da sostituirsi alla parte *A* dell'allegato al predetto Ordine di servizio.

L'Ufficio 2° di Firenze (*Affari diversi viaggiatori e bagagli*), fornirà alle stazioni ed alle agenzie interessate i listini necessari per la correzione dei prezzi dei biglietti di cui trattasi.

Distribuito agli agenti delle classi 4, 5, 8, 9, 15, *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 130-1915.

Biglietti per viaggi circolari italo-svizzeri

N. B. — I percorsi sui laghi: Maggiore, di Como e di Lugano sono indicati in carattere corsivo.

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
1	Milano - Como - Chiasso - Lugano - Bellinzona - Locarno, *Locarno - Pallanza - Arona*, Arona - Gallarate - Milano, o VICEVERSA . . .	15	27.95	20.90	—
2	Milano - Como - *Como - Bellagio - Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano*, Lugano - Bellinzona - Locarno, *Locarno - Pallanza - Arona*, Arona - Gallarate - Milano o Arona - Novara - Milano, o VICEVERSA	15	34.40	28.—	—
2	Speciale da Alessandria	15	47.05	36.20	—
2	Speciale da Genova P. P. . . .	15	59.65	44.75	—
2	Speciale da Novara	15	35.55	28.60	—
2	Speciale da Torino P. N.	15	55.70	42.05	—
2	Speciale da Torino P. S.	15	54.60	41.30	—
2	Speciale da Venezia	15	87.85	63.55	—
2	Speciale da Vercelli	15	40.25	31.70	—
2 *bis*	Milano - Monza - Lecco o Perledo Varenna, *Lecco - Varenna - Menaggio* o *Varenna Menaggio*, Menaggio Porlezza, *Porlezza - Lugano*, Lugano - Bellinzona - Locarno, *Locarno - Pallanza - Arona*, Arona - Gallarate - Milano o Arona - Novara - Milano, o VICEVERSA	15	34.60	27.70	—

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
2 *bis*	Speciale da Venezia	15	88.25	63.45	—
3	Como - Chiasso - Lugano, *Lugano - Porlezza*, Porlezza - Menaggio, *Menaggio - Bellagio - Como*, o VICEVERSA	15	11.80	10.85	—
4	Milano - Como - Chiasso - Lugano, *Lugano - Ponte Tresa*, Ponte Tresa - Luino, *Luino - Stresa - Arona* - Arona - Gallarate - Milano o Arona - Novara - Milano, o VICEVERSA	15	25.80	20.40	—
4	Specia'e da Alessandria	15	38.45	28.65	—
4	Speciale da Genova P. P. . . .	15	51.15	37.20	—
4	Speciale da Novara	15	26.90	21.10	—
4	Speciale da Torino P. N.	15	47.15	34.45	—
4	Speciale da Torino P. S.	15	46.05	33.80	—
4	Speciale da Vercelli	15	31.60	24.10	—
4-*a* (*)	*Lugano - Ponte Tresa*, Ponte Tresa - Luino, *Luino - Stresa - Arona*, Arona - Gallarate o Novara - Milano - Como - Chiasso - Lugano, o VICEVERSA	15	25.90	20.50	12.55
5	Milano - Monza - Lecco o Perledo Varenna, *Lecco - Varenna - Menaggio*, o *Varenna Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano*, Lugano - Chiasso - Como - Milano, o VICEVERSA	15	22.70	17.80	—
5	Speciale da Venezia	15	76.10	53.45	—

(*) I biglietti per questo viaggio si distribuiscono soltanto in Isvizzera.

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
6	Milano - Treviglio - Bergamo - Lecco o Perledo Varenna, *Lecco - Varenna - Menaggio* o *Varenna - Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano*, Lugano - Chiasso - Como - Milano, o VICEVERSA . .	15	26.70	20.55	—
6	Speciale da Venezia	15	74.40	52.30	—
7	Luino - Pino - Bellinzona - Lugano, *Lugano - Ponte Tresa*, Ponte Tresa - Luino, o VICEVERSA	15	13.20	10.55	—
8	Milano - Como, *Como - Bellagio - Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano - Ponte Tresa*, Ponte Tresa - Luino, *Luino - Cannobbio - Arona*, Arona - Gallarate - Milano o Arona - Novara - Milano, o VICEVERSA	15	32.25	27.80	—
8	Speciale da Alessandria	15	44.90	36.00	—
8	Speciale da Genova P. P. . . .	15	57.50	44.55	—
8	Speciale da Novara	15	33.40	28.40	—
8	Speciale da Torino P. N.	15	53.55	41.85	—
8	Speciale da Torino P. S.	15	52.45	41.10	—
8	Speciale da Vercelli	15	38.10	31.50	—
8 *bis*	Milano - Monza - Lecco o Perledo Varenna - *Lecco - Bellagio* o *Lecco - Varenna - Bellagio* o *Varenna - Bellagio - Tremezzina - Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano - Ponte Tresa*, Ponte Tresa - Luino, *Luino - Cannobio - Arona*, Arona - Gallarate - Milano o Arona - Novara - Milano, o VICEVERSA	15	33.15	28.20	—
8 *bis*	Speciale da Venezia	15	86.80	63.95	—

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
9	Milano - Chiasso - Lugano - Bellinzona - Luino - Laveno - Oleggio - Novara (o Bellinzona - Locarno, o Luino - *Locarno* o *Luino - Arona*, Arona - Novara) - Mortara - Alessandria - Novi - Genova - Novi - Voghera - Milano, o Novi - Alessandria - Milano, o VICEVERSA	20	56.15	38.70	—
10	Milano - Como - Chiasso - Lugano - Bellinzona - Luino - Laveno - Gallarate - Milano, o VICEVERSA .	15	26.85	18.40	—
14	Milano - Como, *Como - Bellagio - Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano*, Lugano - Chiasso - Como - Milano, o VICEVERSA	15	22.40	18.10	—
14 *bis*	Milano - Monza - Lecco o Perledo Varenna, *Lecco - Bellagio* o *Lecco - Varenna - Bellagio* o *Varenna - Bellagio*, Bellagio - *Tremezzina - Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano*, Lugano - Chiasso - Como - Milano, o VICEVERSA	15	23.40	18.50	—
14 *bis*	Speciale da Venezia	15	76.80	54.15	—
15 (*)	Milano - Lecco - Bellano - Colico - Sondrio - Poschiavo - Pontresina - Samaden - St. Moritz - Maloia - Chiavenna - Colico o Perledo Varenna, *Colico* o *Varenna - Como*, Como - Milano, o VICEVERSA . .	30	69.00	48.20	—
18	Milano - Gallarate - Varese - Porto Ceresio, *Porto Ceresio - Lugano*, Lugano - Chiasso - Como - Milano, o VICEVERSA	15	17.70	12.60	8.10
18	Milano - Gallarate - Varese - Porto Ceresio, *Porto Ceresio - Lugano - Porlezza*, Porlezza - Menaggio, *Menaggio - Como*, Como - Milano, o VICEVERSA	15	23.15	18.85	11.65

(*) I biglietti per questo viaggio circolare si distribuiscono e possono essere usufruiti soltanto nella stagione estiva, cioè dal 15 giugno al 15 settembre.

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
19 *bis*	Milano - Lecco o Perledo Varenna, *Lecco - Varenna - Menaggio* o *Varenna - Menaggio,* Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano - Porto Ceresio,* Porto Ceresio - Varese - Gallarate - Milano, o VICEVERSA	15	23.80	19.05	11.85
19 *bis*	Speciale da Venezia	15	77.50	54.80	36.90
20	Milano - Gallarate - Varese - Porto Ceresio, *Porto Ceresio - Ponte Tresa,* Ponte Tresa - Luino, *Luino - Arona,* Arona - Gallarate - Milano, o VICEVERSA	15	22.05	17.25	10.90
20 (*)	Basilea - Lucerna - Flüelen - Chiasso - Milano - Arona - Domodossola - Briga - Villeneuve - Losanna - Basilea, o VICEVERSA	45	95.85	65.45	44.30
21	Milano - Gallarate - Varese - Porto Ceresio, *Porto Ceresio - Lugano,* Lugano, Bellinzona - Locarno, *Locarno - Arona* - Arona - Gallarate - Milano, o VICEVERSA . . .	15	27.35	20.60	13.10
22 (*)	Zurigo - Zug - Flüelen - Chiasso - Milano - Arona - Domodossola - Villeneuve - Losanna - Berna - Olten - Zurigo, o VICEVERSA . . .	45	90.60	61.90	41.85
26 (*)	Bellinzona - Locarno, *Locarno - Laveno,* Laveno (Nord) - Varese - Como (Nord), Como (F. S.) - Chiasso - Lugano - Bellinzona, o VICEVERSA	15	19.80	15.55	10.30
27	Milano - Gallarate - Varese, Varese - Ganna - Luino, Luino - Ponte Tresa, *Ponte Tresa - Lugano - Porto Ceresio,* Porto Ceresio - Varese, Varese - Gallarate - Milano, o VICEVERSA	15	17.60	—	9.45

(*) I biglietti per questo viaggio sono in distribuzione soltanto in Isvizzera.

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
27 (*)	Bellinzona - Luino - Novara - Vercelli - Torino - Alessandria - Genova - Novi - Voghera - Milano - Como - Chiasso - Bellinzona, o VICEVERSA	15	71.20	48.70	31.25
28 (*)	Bellinzona - Luino - Novara - Vercelli - Torino - Milano - Como - Chiasso - Bellinzona, o VICEVERSA	15	52.65	36.05	23.20
29 (*)	Bellinzona - Lugano, *Lugàno - Porlezza*, Porlezza - Menaggio, *Menaggio - Como*, Como - Chiasso - Bellinzona, o VICEVERSA	15	19.25	15.80	9.65
30 (*)	Locarno - Bellinzona - Chiasso - Milano - Gallarate - Laveno, *Laveno - Isolabella - Locarno*, o VICEVERSA	15	28.75	21.50	13.80
31 (*)	Interlaken Bhf - Spiez - Briga - Domodossola - Baveno o Stresa, Baveno o Stresa - Laveno - Luino - Ponte Tresa, Ponte Tresa - Lugano, Lugano - Bellinzona - Flüelen - Lucerna - Alpuachstadt - Brünig - Interlaken Bhf, o VICEVERSA	45	—	48.30	31.85
32 (*)	Locarno - Bellinzona - Chiasso - Milano, Milano (Nord) - Varese - Luino, *Luino - Locarno*, o VICEVERSA	15	25.90	19.15	12.60
33 (*)	Basilea - Lucerna - Flüelen - Chiasso - Milano - Arona - Domodossola - Briga - Kandersteg - Spiez - Scherzligen - Berna - Olten - Basilea, o VICEVERSA	45	88.35	60.35	40.80
34 (*)	Zurigo - Thalwil - Zug - Flüelen - Chiasso - Milano - Arona - Domodossola - Briga - Kandersteg - Spiez - Scherzligen - Berna - Olten - Zurigo, o VICEVERSA . . .	45	83.10	56.80	38.35

(*) I biglietti per questo viaggio sono in distribuzione soltanto in Isvizzera.

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
35 (*)	Berna - Scherzligen - Spiez - Kandersteg - Briga - Domodossola - Baveno o Stresa, *Baveno o Stresa - Laveno* - Luino, Luino - Ponte Tresa, *Ponte Tresa - Lugano*, Lugano - Bellinzona - Flüelen - Lucerna - Berna, o VICEVERSA . . .	45	—	48.55	32.95
36 (*) (F. F. Federali)	Berna - Scherzligen - Spiez - Kandersteg - Briga - Domodossola - Baveno o Stresa, *Baveno o Stresa - Laveno - Locarno*, Locarno - Bellinzona - Flüelen - Lucerna - Berna, o VICEVERSA . . . . . . Speciale da Venezia	45	—	45.20	30.95

(*) I biglietti per questo viaggio sono in distribuzione soltanto in Isvizzera.

Circolare N. 32. (C.).

Trasporti a domicilio a Jesi, S. Angelo dei Lombardi e Trapani.

Col giorno 15 aprile 1915 l'agenzia di Città di Jesi è stata ammessa al servizio di presa e consegna a domicilio, agli stessi corrispettivi stabiliti per il pubblico. tanto delle merci dirette alla nostra Amministrazione, quanto delle masserizie degli agenti ferroviari spedite in servizio.

Col giorno 1° maggio 1915 verrà aperta in S. Angelo dei Lombardi l'agenzia di città col relativo servizio di presa e consegna delle merci a domicilio da e per la stazione omonima e verranno modificati i corrispettivi attualmente stabiliti per l'agenzia di città di Trapani.

Nell'allegato prospetto sono indicate le relative varianti da introdursi nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche - edizione 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale reggente
R. DE CORNÈ.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

“ Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio ”

(Edizione 1912)

A pag. 21, di fianco al nome della stazione di Iesi, aggiungere nella prima colonna l'indicazione « 1ª e 2ª ».

» » 29, prima del nome di S. Giuseppe di Cairo, aggiungere quello di S. Angelo dei Lombardi con tutte le indicazioni risultanti dal prospetto sottosegnato.

» » 32, sostituire le attuali indicazioni per la stazione di Trapani con quelle risultanti dal seguente prospetto:

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.)		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

1ª e 2ª	(*) S. Angelo dei Lombardi	—	0.20	0.40	0.20	0.80	1.10	0.45	0.70	1.—	0.50	0.40	
1ª e 2ª	(*) Trapani.	0.15	—	0.20	0.25	0.45	0.80	0.45	0.45	0.80	0.30	0.45	

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

al "Prontuario Generale delle distanze chilometriche"

(Edizione 1914)

A pag. 51, colonna 14, aggiungere l'indicazione « G. P. » di fianco al nome della stazione di S. Angelo dei Lombardi.

Circolare N. 4V (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 maggio 1915, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 di cui l'ordine di servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagli ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

BI^{CR}_{Z} N. 29.256; 29.458; 29.460; 29.464.

CI^{CR}_{Z} » 41.246; 41.249; 41.253; 41.351; 41.369; 41.380; 41.384; 41.400; 41.402.

BAGAGLIAI.

DI^{CR}_{Z} N. 84.610; 84.612.

DUI^{CR} » 96.570; 96.572; 96.607; 96.610; 96.613; 96.615; 96.631; 96.636; 96.662; 96.666; 96.738; 96.744.

CARRI.

FI N. 140.620; 140.625; 140.811.

F » 174.606 a 174.608; 174.690 a 174.692; 174.800 a 174.802; 175.403 a 175.405; 175.415 a 175.417; 175.424 a 175.426; 175.441 a 175.443; 175.619 a 175.621; 176.250 a 176.252; 176.261 a 176.263; 176.270 a 176.272; 176.280 a 176.282; 176.293 a 176.295; 176.400 a 176.402; 176.409 a 176.411; 176.421 a 176.423; 176.435 a 176.437; 177.442 a 177.444; 177.451 a 177.453; 177.462 a 177.464; 177.473 a 177.475; 177.481 a 177.483; 177.497 a 177.499; 177.632 a 177.634; 177.643 a 177.645; 177.652 a 177.654; 177.838 a 177.840; 177.846 a 177.848; 177.855 a 177.857; 178.209 a 178.211; 178.230 a 178.232; 178.262 a 178.264; 178.465 a 178.467; 178.478 a 178.480; 178.491 a 178.493; 178.642 a 178.644; 178.650 a 178.652; 179.297 a 179.299; 179.412 a 179.414.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, **41, 42, 45** ***ed ai Controllori del materiale.***

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÉ.

Circolare N. 29R (C.).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedire l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
14758 9365	Personale Famiglia	Adamo Vincenzo	Commesso	Ministero Poste
50	»	Alesi Felice	Guardafili	Direzione Telefoni Stato
14820	Personale	Angelini cav. Alfredo	Giudice	Tribunale di Ferrara
57	Famiglia	Baldacelli Fidelia	Telefonista	Direzione Telefoni Stato
25163	Personale	Bertini Attili prof. Clelio	Insegnante	R. Scuola Norm. Sup. Napoli
15747	»	Boschi prof. Pietro	Insegnante	R. Ginnasio Andria
16026	Famiglia	Breventani Riccardo	Servente	R. Università Pavia
1289	Personale	Capobianco Daniele	Insegnante	R. Scuola elem. maschile Alessandria d'Egitto
22653	»	Caputo Mauro	Ufficiale	Ministero Poste
9313	»	Cavuoto prof. Pasqualino	Insegnanie	R. Scuola norm. Benevento
15405	»	Colonna prof. Evelina	Insegnante	» » » Salerno
11014	Famiglia	Conti Baluardo	Applicato	Ministero Finanze
8992	»	Cremascuoli Giuseppe	Capitano	» Guerra

Numero	Personale o di famiglia	CASATO E NOME	Grado	Ufficio
6656	Personale	Cristino Alfredo	Cancelliere	Tribunale Corio Canav.
1879	»	D'Ambra Giovanni	1° Ufficiale	Ministero Poste
2019 34986	Famiglia / Personale \	De Lorenzo Attilio	Tenente	RR. Carabin. (Varallo Sesia).
18231	»	De Pasquale prof. Fortunato	Insegnante	R. Scuola Tecn. Messina
19035 9673	Personale / Famiglia \	Di Lauri Giovanni	Ispett. tasse	Circolo di Sora
26319	Personale	Fedele Giuseppe	Servente	R. Università Napoli
3888	»	Cav. Ferrara Bracco Ruggero	Magazz.	Ministero Finanze
26299	»	Ferrari prof. Valeria	Insegnante	R. Scuola Norm. Crema
21117	»	Ferraro Giovanni	Ufficiale	R. Pretura Sora
20770	»	Gafà Salvatore	Uffic. amm.	Ministero Finanze
28026	»	Galli prof. Luisa	Insegnante	R. Scuola Norm. Avezzano
7776	?	Giovanelli Luigi	1° Agente	Agenzia Imposte - Roma
2954	Personale	Gubbiotti Benedetto	Operaio lit.	Ministero Marina
3979 2307	Personale / Famiglia \	Lordi cav- dott. Luigi	Segretario di Gabinetto	» Agricoltura
1946	»	Macri Francesco	Cancelliere	R. Pretura - Santa Severina
488	Personale	Marabelli prof. Eugenio	Insegnante	R. Liceo « Arnaldo » Brescia
19414	»	Marullitti Giovanni	Ufficiale	Ministero Grazia e Giust.
72868	»	Mazza Anna Maria	Maestra el.	Comune Malonno
11092	»	Mondini Umberto	Ufficiale	Ministero Poste
20872	»	Olivero Domenico	Soprast. Mon.	R. Museo Arch. - Firenze
28961	»	Oranges Guglielmo	Ufficiale	Ministero Poste
1073	Famiglia	Pacini prof. Domenico	Assistente	Ufficio di metereologia e e geodin. - Roma.
12375	Personale	Penta Giuseppe	Giudice	Tribunale - Trani
15642	Famiglia	Portaro prof. Vincenzo	Insegnante	R. Liceo - Ginn. Catania

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
38881	Personale	Rocca Giacomo	Tenente	Ministero Guerra
44528	»	Scappini Giovanni	S. Tenente	83° Fanteria Pistoia
4634	»	Silvestri dott. Emilio	Professore	R. Scuola Ind. Vicenza
20597	»	Smorto Antonino	Ufficiale	Ministero Poste
7406	Famiglia	Solimena dott. Giovanni	Medico prov.	» Interno
397	Personale	Spadaro Emanuele	Maestro el.	Comune Siracusa
20874	»	Stazi Filippo	Custode	Ammin. Monumenti Roma
7588	Famiglia	Tappari Luigi	Brigadiere	Ministero Poste
10706	»	Tonelli Adolfo	Ufficiale	Dogana Savona
1730	Personale	Vincenti Luigi	C. Furiere	Ministero Marina
17728 11816	Personale Famiglia	Zanchetta Umberto	Ufficiale	» Poste
34706	Personale	Zeuli Carlo	Tenente	» Guerra

Circolare N. 30B (C.).

Esposizione-fiera equini in Asti.

Pei viaggi dei partecipanti all'Esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e ritorno: dal 1° al 15 maggio 1915.

SPEDIZIONI DEGLI EQUINI.

Andata: dal 1° al 10 maggio 1915.

Ritorno: dal 3 al 15 maggio 1915.

Per quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale reggente
R. DE CORNÈ.

Roma, 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 89.

SENTENZE

Competenza giudiziaria e competenza amministrativa. - Provvedimenti di esonero. - Pensioni eccezionali. - Corte dei Conti.

Per decidere se una domanda sia di competenza giudiziaria o amministrativa, devesi tener presente l'oggetto della domanda stessa per determinare il quale è necessario avere riguardo non solo alle conclusioni dell'attore ed a quelle del convenuto, ma sopratutto alle questioni che devono essere esclusivamente risolute dall'autorità amministrativa.

I provvedimenti di esonero dal servizio per inabilità sono insindacabili dall'autorità giudiziaria e l'esame delle controversie relative al diritto alla pensione privilegiata, è devoluto alla esclusiva competenza della Corte dei Conti (1).

CASSAZIONE DI ROMA, S. U. - Sentenza 5 dicembre 1914, 9 gennaio 1915 - Ferrovie dello Stato c. Giannone Ettore.

IN FATTO

Ritenuto, che con atto di citazione 7 novembre 1910 Giannone Ettore dichiarava al Direttore generale delle ferrovie dello Stato, che esso istante fu assunto nel 1° gennaio 1902 nelle cessate ferrovie Mediterranee, quale manuale in prova, ed iscritto alla Cassa

(1) Ved. Corte Appello Roma 1-8 aprile 1911 (Boll. 1911/203); Corte Appello Firenze 23 giugno, 4 luglio 1911 (id. 1911/333); Cassazione Roma 24 maggio, 17 giugno 1913 (id. 1914/36); Tribunale Taranto 25 novembre, 19 dicembre 1911 (id. 1912/259); Tribunale Palermo 23-26 giugno 1911 (id. 1912/1).

pensioni, e con deliberazione dell'11 dicembre 1907 veniva nominato stabile e messo in pianta con la paga di L. 1,20 al giorno, con decorrenza dal 1° gennaio 1908 - che quantunque qualificato manuale, per la sua civile condizione e coltura, fu adibito al lavori di scritturazione e telegrafia, e solo negli ultimi tempi obbligato a prestare servizio come manuale, che nella notte del 25 al 26 ottobre 1908, mentre esso istante procedeva alla formazione del treno 66-79 questo, prima di essere composto, si mise in moto, ed il Giannone trasportato sul predellino, perdette l'equilibrio e cadde, e riportò lesioni interne ed esterne, da essere impossibilitato a prestare servizio per parecchio tempo, che posteriormente, mentre si accentuavano le conseguenze della caduta, prestando servizio con l'umidità e l'esposizione all'intemperie gli si manifestò l'indebolimento della vista ed una malattia organica ai polmoni, tanto che l'amministrazione in applicazione dell'art. 29, 2° capoverso, del Regolamento approvato con R. D. 22 luglio 1906, gli accordò il trattamento di favore, per il quale gli corrispose lo stipendio, depurato dalla ritenuta fin dal 25 marzo 1910, quantunque non avesse potuto assiduamente adempiere al suo lavoro; che ciò premesso, al 15 aprile 1910, senza preavviso, il Giannone fu privato dello stipendio e portato iscritto sul ruolo paga, siccome esonerato dal servizio.

A seguito di che, dovette convenire l'amministrazione davanti al Tribunale di Napoli, per sentir dichiarare che, qualora si reputasse o venisse assodato di essere il Giannone idoneo a prestare servizio nella qualifica di manuale, con la quale fu assunto, si condannasse l'amministrazione ai danni-interessi per l'arbitrario esonero dal servizio, e conseguentemente ordinarsi alle ferrovie di ripristinare esso Giannone nel posto che gli spetta per effetto della nomina deliberata dal Consiglio di amministrazione nell'11 dicembre 1902, con tutti i relativi aumenti di classifica e paga, che gli competono. E qualora si reputasse o fosse assodato con opportuni mezzi istruttori di essere dipentato inabile a prestare servizio come manuale, dichiarare che tale fatto dipende da permanente infermità presa in servizio, e che perciò l'istante sia meritevole della pensione eccezionale prevista dall'art. 12 dello statuto Cassa pensioni, approvata con R. D. 23 maggio 1907. Contestata la lite, il Giannone con la sua comparsa limitava la sua domanda al risarcimento dei danni derivategli dal suo illegale licenziamento, l'am-

ministrazione eccepiva l'incompetenza dell'autorità giudiziaria, oppugnando in merito la spiegata domanda del Giannone.

Il Tribunale, con sentenza 22-23 maggio 1912 senza attendere all'eccezione di incompetenza, rigettava in merito la domanda, interpose appello principale il Giannone per i motivi dedotti in prima sede, e appellò incidentalmente l'amministrazione, perchè erroneamente il Tribunale respinse l'eccezione di incompetenza. La Corte di appello di Napoli, con sentenza del 15-24 aprile 1912 rigettò l'appello incidentale e prima di provvedere in merito sull'appello principale del Giannone dispose una perizia medica, per accertare quali siano stati gli effetti riportati dal Giannone nella notte dal 25 al 26 ottobre 1908, cadendo da un treno, nei riguardi della sua idoneità fisica e se sieno stati la causa determinante della sua inabilità al servizio. Considerò la Corte in ordine alla eccepita incompetenza dell'autorità giudiziaria che. nella specie, trattavasi di riconoscere se sia legittima o meno la deliberazione del Consiglio di amministrazione che approvava l'esonero del Giannone dal Servizio e quindi si era in tema di infortunio in servizio per cui chiedesi la rivalsa di danni da esso cagionati, che l'infortunato viene così a sperimentare una lesione di diritto, che ha base sul regolamento organico delle ferrovie di Stato, quello cioè di vedere determinata la causale della malattia che dette luogo all'esonero del servizio, quindi non sono applicabili nel caso di esame, le disposizioni delle leggi speciali, invocate dall'amministrazione. Contro la sentenza della Corte di Appello l'amministrazione delle ferrovie produsse ricorso alla Cassazione di Napoli chiedendone l'annullamento.

Omissis.

IN DIRITTO.

Attesochè non basti limitare l'azione istituita al risarcimento dei danni per ovviare alla eccepita incompetenza dell'autorità giudiziaria. Per decidere se una domanda sia di competenza dell'autorità giudiziaria od amministrativa devesi tener presente l'oggetto della domanda per determinare il quale è necessario aver riguardo non solo alle conclusioni dell'attore ed a quelle del convenuto, ma sovratutto alle questioni che devono essere esclusivamente risolute dall'autorità amministrativa.

Nella specie l'agente ferroviario Giannone con la domanda libellata, mentre dichiarava di avere diritto al risarcimento dei danni a causa dell'arbitrario esonero dal servizio, chiedeva di essere dichiarato idoneo al servizio, e reintegrato nel suo posto, ovvero riconosciuta la idoneità, ammettere che la stessa sia stata cagionata da ragioni di servizio e quindi di avere diritto alla pensione privilegiata. Che in quanto alla prima richiesta, si rilevò evidente di non potere l'autorità giudiziaria valutare il motivo che determinò l'amministrazione ferroviaria ad esonerare l'agente dal servizio, nè disporre la sua reintegrazione al posto che occupava. Per l'art. 15 del regolamento 4 agosto 1902 sul personale dell'ex Mediterranea in relazione all'art. 7 della legge 9 luglio 1908. il giudizio sulla idoneità o meno degli agenti al servizio è devoluto a speciali organi amministrativi, il cui parere fu dato e non può darsi luogo a revisione giudiziale. Dato adunque il licenziamento dall'Amministrazione nell'esplicazione del suo potere discrezionale, che è connaturale alla pubblica funzione, non può trovare adito al potere giudiziario, senza invasione delle attribuzioni amministrative, per giudicare anche sull'esistenza dei danni subentra la giurisdizione della potestà amministrativa siccome quella cui si addice esaminare il merito del provvedimento. valutarne la causa, apprezzarne i criteri e provvedere alla reintegrazione o meno dell'agente licenziato.

Che maggiormente manifesta ravvisa l'incompetenza. in ordine alla seconda richiesta relativa al riconoscimento del diritto alla pensione eccezionale.

Secondo l'art. 22 del testo unico della legge 22 aprile 1909 le pensioni degli agenti si liquidano dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie. contro la cui deliberazione è ammesso il ricorso nel termine di 90 giorni alla Corte dei Conti. Ed è devoluto alla competenza esclusiva di quella Corte di giudicare defintivamente in materia di pensione privilegiata. sfuggendo ad ogni altra giurisdizione di decedere preventivamente intorno al riconoscimento del diritto sulla pensione medesima.

Per tali motivi: La Corte, a Sezione unite pronunziando sul ricorso prodotto dall'amministrazione ferroviaria avverso la sentenza della Corte di Appello di Napoli del 13-24 aprile 1912 dichiara l'incompetenza dell'autorità giudiziaria e quindi cassa senza rinvio la sentenza medesima.

Errata-corrige

Ordine di servizio N. 106 (Bollettino ufficiale N. 15 - 1915).
- a pagina 352, seconda riga del secondo comma, invece delle parole « in corsa » leggasi « *in essa* ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VIII - N. 18

6 Maggio 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

8 aprile 1915. — Legge n. 509, concernente il riscatto della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice . . . . Pag. 253

15 » » — R. D. n. 514, che concede agevolazioni fiscali a favore delle regioni colpite dal terremoto del 13 gennaio 1915 . . . . » 258

27 » » — R. D. n. 569, recante provvedimenti diretti a fronteggiare lo stato anormale di servizio nel porto di Genova. . . . . » 260

2 maggio 1915. — R. D. n. 564, contenente norme riguardanti il deposito nelle zone di vigilanza delle merci di proibita esportazione . . . . » 264

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine generale n. 4. — Movimenti nel personale superiore . . . . . Pag. 475

Ordine di servizio n. 131. — Servizio merci nella stazione di Livorno Centrale » ivi

Ordine di servizio n. 132. — Facilitazioni pei trasporti occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915 . . . . » 476

Ordine di servizio n. 133. — Servizio italo-germanico . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 134. — Servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci . . » 477

Ordine di servizio n. 135. — Tariffa locale N. 401 P. V. . . . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 136. — Servizio cumulativo con la ferrovia Padova-Piazzola . . . . » 482

Ordine di servizio n. 137. — Elenco dei carri misti normali per l'inoltro delle merci in collettame a P. V. (edizione 1915) parte I . . » ivi

Roma, maggio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Ordine di servizio n. 138. — Provvedimenti per fronteggiare le condizioni anormali dei traffici al porto di Genova . . . . Pag. 483
Circolare n. 33. — Elenco dei prezzi da assegnarsi ai materiali che si versano nei magazzini dell'esercizio . . . . » 487
Variazioni all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria . . » 488

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

(Per memoria).

In appendice:

(Per memoria).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze 117

———

LEGGE 8 *aprile* 1915, *n.* 509, *concernente il riscatto della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È approvata, a tutti gli effetti, la diffida notificata il 21 luglio 1914 per il riscatto della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice, concessa con la convenzione 1° aprile 1881, approvata con legge 23 luglio 1881, n. 340 (serie 3ª).

Art. 2.

Al Governo del Re è data ogni opportuna facoltà per l'effettuazione del riscatto di cui all'art. 1.

L'indennità di riscatto verrà determinata a norma dell'articolo 284 della legge 22 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, e su di di essa spetterà alla Società soltanto l'interesse legale del 5 % a datare dalla decorrenza del riscatto sino al giorno dell'ammissione a pagamento del relativo mandato, salvo quanto stabilisce il successivo art. 3.

In pendenza della liquidazione dell'indennità stessa il Governo è autorizzato a corrispondere alla Società concessionaria della ferrovia la provvisionale di cui all'art. 3 (penultimo comma) della

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 109, del 1° maggio 1915.

legge 27 giugno 1912, n. 638, salvo conguaglio in conto capitale ed interesse all'atto del pagamento dell'indennità di riscatto.

Art. 3.

Entro tre mesi, dalla data della presente legge, la Società concessionaria dovrà presentare i documenti, di cui agli articoli 259, 263 e 264 della legge sui lavori pubblici, nonchè quelli comprovanti la proprietà e la libertà dei terreni occorsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, l'eseguita consegna, ai rispettivi proprietari, delle strade deviate per la costruzione della detta ferrovia, ed infine la dimostrazione dell'eseguita tacitazione di ogni diritto o ragione relativa a tale deviazione di strade. Dall'insieme dei documenti suindicati dovrà risultare che la proprietà ferroviaria corrisponde esattamente ai terreni occupati e indicati nel piano catastale; dovrà inoltre l'identificazione della proprietà ferroviaria essere fatta sul terreno, mediante l'apposizione di regolari cippi di confine, a cura, spese e sotto l'esclusiva responsabilità della Società subconcessionaria. Resterà poi a cura dello Stato, di provvedere alle conseguenti volture catastali.

Soltanto dopo che risulterà completata la documentazione, di cui al precedente comma, potrà liberarsi a favore della Società, l'ultimo ventesimo della indennità di riscatto. In pendenza di tale adempimento da parte della Società, il Governo, però, avrà facoltà di effettuarne il deposito fruttifero vincolato presso la Cassa depositi e prestiti.

Art. 4.

Per la provvista dei fondi pel pagamento della indennità di riscatto, il ministro del tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi indicati negli articoli 3° della legge 24 dicembre 1906, n. 638; 3° della legge 24 dicembre 1908, n. 731; 1° e 3° della legge 15 maggio 1910, n. 228, e 1° della legge 21 marzo 1912, n. 191.

Al pagamento delle provvisionali e del corrispettivo di riscatto di cui al precedente art. 1, sarà provveduto a carico del Ministero del tesoro, mediante opportuni stanziamenti nel relativo bilancio.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 8 aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE.

CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Allegato unico.

Atto di diffida per riscatto ferroviario.

L'anno milenovecentoquattordici ed alli ventuno del mese di luglio in Torino,

A richiesta dell'Amministrazione dello Stato e precisamente delle Amministrazioni dei lavori pubblici e del tesoro, in persona delle LL. EE. il ministro dei lavori pubblici, on. Ciuffelli Augusto, ed il ministro del tesoro, on. Rubini ing. Giulio, rappresentati, il primo dal prefetto della provincia di Torino ed il secondo dall'intendente di finanza di Torino, presso i quali dichiarano di rispettivamente eleggere domicilio.

Io sottoscritto ufficiale giudiziario, addetto al tribunale civile e penale di Torino, ove ho domicilio;

Premesso:

Che con la legge 23 luglio 1881, n. 340 (serie 3ª), fu approvata la convenzione in data 1° aprile 1881 per la concessione alla Società per la ferrovia da Torino a Pinerolo, della costruzione della linea di prolungamento da Pinerolo a Torre Pellice;

Che la concessione venne fatta per novanta anni, a decorrere dalla data della legge di approvazione della concessione medesima, e sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato *F*);

Che con l'art. 21 del capitolato di oneri annesso alla convenzione, il Governo si è riservata la facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dall'apertura totale della ferrovia all'esercizio a tenore della legge generale dei lavori pubblici, la quale, fra l'altro, prescrive all'art. 284, che il riscatto di una ferrovia potrà farsi previo diffidamento di almeno un anno, da darsi al concessionario, e che a questo, per tutto il tempo che rimarrà ancora a trascorrere fino all'estinzione del suo privilegio, verrà corrisposta un'annualità eguale alla terza parte della somma dei prodotti netti, ottenuti dalla ferrovia nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti al diffidamento che diedero prodotto maggiore, annualità che potrà essere, a scelta del concessionario, convertita in un capitale da pagarsi all'atto del riscatto e corrispondente alla stessa annualità suddetta, in ragione del cento per cinque;

Che la ferrovia Pinerolo-Torre Pellice venne totalmente aperta all'esercizio in data 21 dicembre 1882, e che perciò il R. Governo è in diritto di provvedere al riscatto;

Ho dichiarato, come col presente atto dichiaro, alla Società anonima della ferrovia da Torino a Pinerolo, con prolungamento a Torre Pellice, avente sede in Torino, via Fabro, 7, in persona del presidente del suo Consiglio di amministrazione sig. comm. ing. Prospero Peyron fu Amedeo ivi residente;

Che il Governo ha determinato di addivenire al riscatto della linea Pinerolo-Torre Pellice, e conseguentemente diffidà, ad ogni effetto di legge, la Società stessa che esso intende riscattare la linea a decorrere dal 23 luglio 1915, ed invita la Società a presentargli, entro il termine di sei mesi, gli elementi e conti per la determinazione dell'annualità di riscatto da liquidarsi scegliendo i tre anni migliori fra quelli costituenti il quinquennio di cui al citato art 284 della legge generale dei lavori pubblici, con avvertenza che l'effetto della presente diffida resta subordinato nel solo interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, ai termini dell'art. 2 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e che qualora non potesse venire liquidata l'indennità di riscatto in tempo utile, si farà luogo al pagamento della provvisionale a termini dell'art. 3 della legge 27 giugno 1912, n. 638.

Quanto sopra ho eseguito con avere rimesso e lasciato copia di questo mio atto alla Società anonima della ferrovia Torino-Pinerolo, con prolungamento a Torre Pellice, in persona del presidente del suo Consiglio d'amministrazione, sig. comm. ingegnere Prospero Peyron fu Amedeo, nella sede della Società, via Fabro n. 7, mediante consegna ivi fattane a mani del signor Avigdor Emerico, segretario della suddetta Società, attesa la momentanea assenza dall'ufficio di esso presidente del Consiglio d'amministrazione, signor comm. ing. Prospero Peyron.

Rossano Teodoro, ufficiale giudiziario.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

R. D 15 *aprile* 1915, *n*. 514, *che concede agevolazioni fiscali a favore delle regioni colpite dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 4 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, contenente provvedimenti a favore dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915;

Ritenuta la necessità di non diminuire le somme destinate a sollievo dei danneggiati dal terremoto, con prelevamenti di tasse su atti, contratti e formalità da eseguirsi presso uffici finanziari;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Tutti gli atti e contratti relativi alle opere che saranno eseguite a cura dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e dei Comitati di soccorso per riparare i danni cagionati dal terremoto del 13 gennaio 1915, nei Comuni designati ai termini dell'articolo 1 del Regio decreto 21 gennaio 1915, n. 27, nonchè gli atti per la costituzione dei detti Comitati in enti morali, sono esenti da ogni tassa di bollo, registro, ipotecaria, sulle concessioni governative e dai diritti catastali.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 106 del 28 aprile 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — CARCANO.

Visto, *Il guadasigilli*: ORLANDO.

R. D. 27 *aprile* 1915, *n.* 569, *recante provvedimenti diretti a fronteggiare lo stato anormale di servizio nel porto di Genova* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 58, 69, 70, 92, 108, 109, 112 e 117 (modificato col R. D. 18 marzo 1915, N. 317) e l'allegato 8 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato, di cui l'allegato *D* alla legge 27 aprile 1885 N. 3048;

Visto l'art. 2 (5) della legge 12 luglio 1906, N. 332, concernente i provvedimenti per l'esercizio delle ferrovie dello Stato;

Vista la legge 12 febbraio 1903, N. 50, per la costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova;

Considerata la necessità di urgenti provvedimenti diretti sia a fronteggiare lo stato anormale di servizio agli scali marittimi di Genova, sia ad assicurare la buona utilizzazione tanto del materiale rotabile, quanto dei magazzini, piazzali, banchine e simili, delle stazioni ferroviarie e degli scali marittimi suddetti;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo con quelli della marina, delle finanze e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 112 del 5 maggio 1915.

Art. 1.

È fatto obbligo agli speditori di merci, destinate al porto di Genova per l'imbarco, di indicare sempre sulle richieste di spedizione la destinazione oltre mare delle merci stesse.

In difetto di simile indicazione le merci non saranno accettate per il trasporto.

Art. 2.

Tutte le merci, ancora in consegna alla ferrovia e giacenti alla data di attuazione del presente decreto negli spazi ferroviari e negli scali marittimi del porto di Genova, dovranno essere ritirate entro 10 giorni dalla data suddetta.

Quelle che vi giungeranno dovranno esser ritirate entro i termini di cui all'art. 117 delle tariffe e condizioni pei trasporti.

In caso contrario l'amministrazione ferroviaria avrà facoltà, avvisandone gli interessati, di inviarle in deposito in una stazione interna, ove rimarranno in attesa di disposizioni dell'avente diritto sul trasporto, salvo il disposto del successivo art. 6°.

Art. 3°

L'amministrazione ferroviaria, a suo esclusivo giudizio, avrà facoltà di trattenere in determinate stazioni le merci di cui al precedente art. 1°, quando, o per mancanza di stiva al porto di Genova o per altre ragioni, non vi possano essere scaricate senza ingombro dei magazzini e delle calate. L'eventuale maggior percorso non verrà computato agli effetti della tassazione.

Tutto il tempo durante il quale tali merci avranno a sostare nelle dette stazioni andrà in aumento dei normali termini di resa.

Art. 4.

Sulle merci, di cui al precedente art. 2° saranno gravate le tasse di porto della spedizione originaria, se in assegnato, dell'in-

vio alla stazione interna di deposito e quelle eventuali successive d'invio ad altra stazione; i diritti di sosta maturatisi a Genova e nelle dette stazioni di deposito e tutte le altre tasse e spese a carico.

Sulle merci, invece, di cui al precedente art. 3°, sarà gravata, oltre le tasse di porto e le spese a carico, la tassa di transito di cui all'art. 108 delle tariffe e condizioni pei trasporti.

Art. 5.

È data facoltà al Consorzio autonomo del porto di Genova di provvedere alla spedizione d'ufficio, in una stazione interna delle ferrovie dello Stato, stabilita d'accordo tra le ferrovie stesse ed il ministero delle finanze, delle merci giacenti sulle calate e nei magazzini del porto e per le quali manchino ordini di rispedizione dopo trascorso un periodo di non più di 15 giorni dal momento del loro scarico e di quelle merci per le quali in base ai vigenti divieti di esportazione vi sia motivo di ritenere che, entro il detto periodo, non possano essere inviate oltre i confini del Regno. Della detta spedizione dovrà essere avvertito chi può disporre della merce.

Il Consorzio avrà diritto di rivalersi sulle merci di tutte le spese di carico e scarico, dei diritti ferroviari di ogni specie, di quelli di deposito, di assicurazione, di eventuale ricondizionamento dei colli e di ogni altra relativa all'esercizio della facoltà accordatagli dal presente decreto.

Agli effetti doganali le merci depositate nelle stazioni interne in attesa delle disposizioni dell'avente diritto saranno mantenute nelle stesse condizioni in cui si troverebbero nel porto di Genova.

Art. 6.

Trascorsi tre mesi senza che delle merci di cui ai precedenti articoli 2, 3, e 5 sia stato disposto, le medesime si intenderanno abbandonate e l'amministrazione ferroviaria, o rispettivamente il Consorzio autonomo del porto di Genova, avrà anche facoltà di procedere alla loro vendita, colle norme dell'articolo 112 delle tariffe e condizioni pei trasporti, salvo per le merci vincolate a dogana l'osservanza delle disposizioni della legge doganale.

Il termine di tre mesi potrà essere abbreviato, quando i diritti e le spese a carico dei trasporti riescano superiori al valore delle merci o le medesime siano facili a deperire o ad essere danneggiate.

Art. 7.

Le disposizioni del presente decreto non si applicano ai trasporti eseguiti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo ed a quelli destinati a società di navigazione esercenti linee sovvenzionate.

Art. 8.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma lì 27 Aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CAVASOLA — VIALE
DANEO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 2 *maggio* 1915, *n.* 564 *contenente norme riguardanti il deposito nelle zone di vigilanza delle merci di proibita esportazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti i Regi decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790, 28 ottobre 1914, n. 1186, 13 novembre 1914, n. 1232, 22 novembre 1914, n. 1278, 27 dicembre 1914, n. 1415, 31 gennaio 1915, n. 55, 7 febbraio 1915, n. 73, 23 marzo 1915, n. 297 e 15 aprile 1915, n. 468, con i quali fu vietata l'esportazione di alcune merci e regolato il transito attraverso il territorio dello Stato delle merci similari estere;

Visti gli articoli 109, 111 e 112 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato di cui all'allegato *D* alla legge 27 aprile 1885, n. 3048;

Ritenuto che ad assicurare la più rigorosa esecuzione dei decreti suddetti, sia in relazione alle mutate condizioni del movimento generale dei traffici, sia per prevenire ogni forma di possibile infrazione ai divieti, si rendono necessarie in via eccezionale e transitoria alcune modificazioni al regime doganale e ferroviario.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quello dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' data facoltà al ministro delle finanze di sottoporre a speciali discipline od anche di vietare, nelle zone doganali di vigilanza

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 111 del 4 maggio 1915.

ed in altre località prossime al confine, i depositi di merci di proibita esportazione in quantità superiori ai bisogni del consumo locale determinato, ai sensi del secondo comma dell'art. 74 della legge doganale, per un periodo di tempo da stabilirsi a seconda dei casi.

Art. 2.

Le merci di vietata o condizionata esportazione giunte a stazioni ferroviarie comprese nelle zone o nelle località di cui al precedente articolo saranno di ufficio respinte al mittente quando per effetto delle disposizioni emanate in virtù dell'articolo stesso non possono esservi depositate.

Se tali merci fossero state colpite da divieto di esportazione durante il trasporto, sarà in facoltà dell'Amministrazione ferroviaria di ammetterle alla rispedizione ad altra stazione designata dal mittente purchè la designazione sia fatta entro cinque giorni da quello dell'avviso di arrivo. In caso contrario saranno rispedite al mittente.

Tutte le tasse e le spese tanto per le spedizioni quanto per le rispedizioni saranno a carico dei trasporti.

Art. 3.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine generale N. 4. (S.)

Movimenti nel personale superiore.

Il comm. ing. Barone Severino *Rodini*, ispettore superiore, col 1° maggio 1915 ha cessato dalle funzioni di dirigente l'Ufficio stralcio.

Il comm. avv. Enrico *Franza*, nominato capo servizio, è stato destinato, dal 1° maggio 1915, alla dirigenza dell'Ufficio stralcio.

Il comm. ing. Vittorio *Laviosa*, già incaricato della reggenza del Servizio approvvigionamenti, è stato nominato capo servizio.

Il cav. uff. dott. Guglielmo *Fabbri*, già incaricato della reggenza del Servizio sanitario, è stato nominato capo servizio.

Ordine di servizio N. 131. (M.).

Servizio merci nella stazione di Livorno Centrale.

(Vedi Ordine di servizio N. 115-1912).

La stazione di *Livorno centrale*, della linea *Bivio Calambrone-Livorno-Vada*, attualmente abilitata ai trasporti in arrivo a piccola velocità ordinaria a vagone completo per conto della ditta Fratelli *Razzauti*, viene disabilitata dai trasporti stessi.

Di conseguenza a pagina 32 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) », si dovrà sopprimere nella colonna 10, di contro al nome della stazione di *Livorno centrale*, l'indicazione « O (8) », e in calce a detta pagina la nota (8).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 132. (C.).

Facilitazioni pei trasporti occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

(Vedi ordini di servizio n. 31, 40, 51, 63, 67 e 89-1915).

Alle amministrazioni di ferrovie secondarie indicate negli elenchi di cui gli ordini di servizio N. 63 e 89 - 1915, deve essere aggiunta la « Compagnia Reale delle ferrovie Sarde » con la quale — a datare dal 1° maggio 1915 — viene attuato il servizio cumulativo pei trasporti occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

Detto servizio cumulativo sarà però limitato ai soli trasporti merci (materiali di costruzione, attrezzi, viveri, medicinali, ecc.), e per esso saranno da seguirsi le modalità di cui al punto II dell'Ordine di servizio N. 63-1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 133. (C.).

Servizio italo-germanico.

Col 1° maggio 1915 le stazioni di Frankfurt (Main) Osthafen e Frankfurt (Main) Westhafen vengono ammesse alla tariffa eccezionale N. 23 P. V. per zolfo dall'Italia, coi seguenti prezzi per quintale, da introdursi a pag. 407 della Parte II A della tariffa italo-germanica:

Frankfurt (Main) Osthafen	Chiasso	2.02
	Pino	1.90
	Iselle	1.83
	Peri	2.39
Frankfurt (Main) Westhafen	Chiasso	2.04
	Pino	1.92
	Iselle	1.85
	Peri	2.42

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 134. (M. C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci.

Dal giorno 4 maggio 1915 restano sospese le disposizioni di cui all'ordine di servizio N. 310 - 1914 e viene quindi riattivato alle normali condizioni il servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 135. (C.).

Tariffa locale N. 401 P. V.

(Vedi Ordine di servizio N. 105-1909).

Col 10 maggio 1915 la tariffa locale N. 401 P. V., valevole per i trasporti di « Marmi naturali, greggi e lavorati » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Monzone Monte dei Bianchi Isolano e di Castelnuovo Garfagnana per le destinazioni e con i prezzi indicati negli uniti fogli, che dovranno essere inseriti nelle opportune sedi della parte 4ª delle Tariffe e Condizioni.

Opportune aggiunte dovranno pure essere fatte nella intestazione della suddetta tariffa locale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Qualità delle merci	Peso minimo per ogni spedizione	Da Monzone Monte		
		Civitavecchia	Genova P. B.	Genova Principe
	Ton.			
Marmette o ambrogette da pavimento . . . . *Marmo* in blocchi od in massi anche squadrati, di peso fino a 5 tonnellate per pezzo . — in lastre o lastroni, semplicemente segati	8	—	7.8023	7.9568
— in blocchi od in massi anche squadrati, di peso superiore alle 5 e fino alle 10 tonnellate per pezzo . . .	—	—	9.1155	9.3009
	20	18.9623	7.8280	7.9825
— come sopra, di peso superiore alle 10 e fino alle 20 tonnellate per pezzo . . .	—	—	10.3515	10.6193
	20	—	9.1155	9.3009
— in lavori di architettura anche con ornati (esclusi gli oggetti d'arte e le sculture) e marmo in lavori semplici od in pezzi semplicemente abbozzati o ridotti a sagoma, come: balaustre, camini, capitelli, cippi, colonne, gradini, lapidi, lastre e lastroni lucidi per mobili, lavatoi, mensole, mortai, stipiti, tavole, vasche e simili, fino a 5 tonnellate per pezzo	8	20.1365	9.1155	9.3009
— come sopra, di peso superiore alle 5 e fino alle 10 tonnellate per pezzo . . .	—	27.6967	11.6905	11.9377
	20	23.9166	10.3515	10.6193
— come sopra, di peso superiore alle 10 e fino alle 20 tonnellate per pezzo . . .	—	34.0825	12.9780	13.2561
	20	30.3026	11.6905	11.9377

(1) Per Napoli scalo marittimo aggiungere la tassa dell'Allegato N. 8 alle tariffe.
(2) Per S. Limbania magazzini aggiungere L. 0,4892 per tonnellata.

dei Bianchi Isolano alle stazioni sottoindicate

Livorno Maritt.	Napoli Centrale (1)	Roma S. Lorenzo	Roma Trastev.	S. Limbania Calate (2) e Genova Molo Vecchio	S. Benigno Calale	Spezia Marittima
		Lire				
—	—	—	—	—	—	3.2703
—	—	—	—	9.8571	9.7799	3.7080
—	—	22.2995	21.9699	8.4975	8.4203	3.3990
—	—	—	—	11.2167	11.1395	4.0170
—	—	—	—	9.8571	9.7799	3.7080
11.0105	34.1450	23.4737	23.1441	9.8571	9.7799	3.7080
13.7917	48.7087	32.7025	32.2081	12.5763	12.4991	4.3260
12.4012	41.4266	28.0881	27.6761	11.2167	11.1395	4.0170
15.1822	62.0987	40.7571	40.0979	13.9359	13.8587	4.6350
13.7917	54.8166	36.1427	35.5659	12.5763	12.4991	4.3260

Qualità delle merci	Peso minimo per ogni spedizione Ton.	Da Castelnu-		
		Civitavecchia	Genova P. B.	Genova Principe
Marmette o ambrogette da pavimento . . . . *Marmo* in blocchi od in massi anche squadrati, di peso fino a 5 tonnellate per pezzo . — in lastre o lastroni semplicemente segati	8	—	—	—
— in blocchi od in massi anche squadrati, di peso superiore alle 5 e fino alle 10 tonnellate per pezzo . . .	—	—	—	—
	20	17.4791	12.1540	12.3085
— come sopra, di peso superiore alle 10 e fino alle 20 tonnellate per pezzo . . .	—	—	16.4594	16.6757
	20	—	14.3067	14.4921
— in lavori di architettura anche con ornati (esclusi gli oggetti d'arte e le sculture) e marmo in lavori semplici od in pezzi semplicemente abbozzati o ridotti a sagoma, come: balaustre, camini, capitelli, cippi, colonne, gradini, lapidi, lastre e lastroni lucidi per mobili, lavatoi, mensole, mortai, stipiti, tavole, vasche, e simili, fino a 5 tonnellate per pezzo	8	18.4061	14.3067	14.4921
— come sopra, di peso superiore alle 5 e fino alle 10 tonnellate per pezzo . . .	—	25.4719	18.6121	18.8593
	20	21.9390	16.4594	16.6757
— come sopra, di peso superiore alle 10 e fino alle 20 tonnellate per pezzo . . .	—	31.6107	20.7648	21.0429
	20	28.0778	18.6121	18.8593

(1) Per Napoli scalo marittimo aggiungere le tasse dell'Allegato N. 8 alle t
(2) Per S. Limbania magazzini aggiungere L. 0.4892 per tonnellata.

…arfagnana alle stazioni sottoindicate

Livorno Marittima	Napoli Centrale (1)	Roma S. Lorenzo	Roma Trastevere	S. Limbania Calate (1) e Genova Molo Vecchio	S. Benigno Calate
	Lire				
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	31.5283	20.8163	20.4455	12.8235	12.7463
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	15.0483	14.9711
9.2803	32.4553	21.7433	21.3725	15.0483	14.9711
11.5669	46.5457	30.4777	29.9215	19.4979	19.4207
10.4236	39.5005	26.1105	25.6470	17.2731	17.1959
12.7102	59.7091	38.2851	37.5435	21.7227	21.6455
11.5669	52.6639	33.9179	33.2690	19.4979	19.4207

Ordine di servizio N. 136. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Padova-Piazzola.

(Vedi Ordine di servizio N. 315-1914).

In seguito a comunicazioni ricevute dalla ferrovia Padova-Piazzola, si avverte che l'operazione di scarico dei trasporti di liquidi in carri serbatoi in servizio cumulativo destinati al Raccordo Altichiero, è riservata all'amministrazione di quella ferrovia.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta, in proposito, a pagina 77 del prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 137. (M.).

Elenco dei carri misti normali per l'inoltro delle merci in collettame a P. V. (edizione 1915) parte I.

(Vedi Ordine di servizio N. 217-1908).

È stata pubblicata la parte prima dell'Elenco dei carri misti normali per il trasporto delle merci in collettame a piccola velocità, edizione 1915, la quale abroga e sostituisce le parti I e III dell'Elenco stesso, edizione 1908, e che andrà in vigore col giorno 15 maggio 1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 14, 15, 18, 20 *e* 21, *ai Controllori del Materiale, al personale delle gestioni (merci) ed ai guardafreni scritturali.*

Ordine di servizio N. 138. (M. C.).

Provvedimenti per fronteggiare le condizioni anormali dei traffici al porto di Genova.

Allo scopo di evitare gli inconvenienti derivanti dalle condizioni anormali in cui si svolge il servizio negli scali marittimi di Genova, e per assicurare la buona utilizzazione del materiale rotabile dei magazzini, dei piazzali, delle banchine e simili delle stazioni ferroviarie e degli scali marittimi suddetti, in applicazione del R. Decreto 27 aprile 1915, N. 569, a partire dal 6 maggio 1915, hanno vigore le disposizioni seguenti:

1° *Obbligo degli speditori di indicare la destinazione definitiva della merce.* — È fatto obbligo agli speditori di merci destinate al porto di Genova per l'imbarco di indicare sempre sulle richieste di spedizione la destinazione oltre mare delle merci stesse. In difetto di simile indicazione, le merci non devono essere accettate per il trasporto.

Scopo della suddetta prescrizione essendo quello di dare all'amministrazione elementi sufficienti per regolare l'inoltro dei trasporti per le diverse destinazioni oltre mare, in relazione alla potenzialità dei mezzi di scarico e d'imbarco, è necessario che dette indicazioni designino essenzialmente lo Stato estero di destinazione.

Tali indicazioni devono risultare in modo ben chiaro sulle richieste di spedizione nella sede riservata alla destinazione definitiva del trasporto, ovvero dopo il nome della stazione destinataria.

La suddetta disposizione è applicabile anche ai trasporti provenienti da altre ferrovie italiane od estere. Le stazioni a contatto con le ferrovie stesse dovranno trattenere le spedizioni che loro pervenissero senza l'indicazione dello Stato estero di destinazione ed invitare subito il mittente, pel tramite della stazione di partenza, a fornire detta indicazione.

2° *Facoltà dell'Amministrazione di trattenere in determinate stazioni le merci destinate agli scali marittimi di Genova.* — L'Amministrazione, a suo esclusivo giudizio, ha facoltà di trattenere o deviare in stazioni precedenti le merci dirette agli scali marittimi di Genova per l'imbarco, quando, o per mancanza di stiva al porto o per altre ragioni, non vi possano essere scaricate senza ingombro dei magazzini o delle calate.

L'eventuale maggior percorso non verrà computato agli effetti della tassazione.

Tutto il tempo, durante il quale tali merci sosteranno nelle stazioni precitate, andrà in aumento dei normali termini di resa.

Sulle merci trattenute nelle stazioni stesse saranno gravate, oltre le tasse di porto e le spese a carico, la tassa di transito di cui all'art. 108 delle Tariffe; se la merce, per esigenze di servizio o per altro motivo, viene scaricata e ricaricata in altro carro, invece della tassa di transito dovrà essere applicato l'intero diritto fisso.

Dette stazioni dovranno tenere in evidenza la situazione di questi carri, registrandoli in inchiostro rosso sui moduli M-226 o M-218 e facendo risultare di fianco a ciascun carro il nome del mittente e quello del destinatario.

Esse non dovranno assumere a debito i trasporti, ma si limiteranno a trattenere i documenti, i quali debbono poi proseguire colla merce fino a destinazione.

La prima stazione intermedia, che per effetto del provvedimento di cui sopra trattiene il carro, esporrà sul documento di trasporto la tassa di transito nell'apposita colonna delle tasse in assegnato, per norma della stazione destinataria.

Dovrà inoltre praticare opportuna annotazione sul documento di trasporto nei seguenti termini:

« Trattenuto a . . . . . . dal treno N. . . . . . del . . . . . . al treno N. . . . . del . . . . . . , a norma del R. Decreto 27 aprile 1915, N. 569... ».

Quelle successive che trattengono il carro si limiteranno ad indicare gli estremi di arrivo e partenza, praticando l'annotazione sopra stabilita.

Resta inteso che l'applicazione dell'intero diritto fisso sul trasporto sarà fatta da quella stazione in cui la merce venisse scaricata e ricaricata poscia in altro carro.

La stazione destinataria a sua volta deve accertarsi che la tassa o il diritto fisso, di cui sopra, siano stati regolarmente esposti, curandone l'incasso.

La Divisione Movimento di Genova avrà cura di tenere in speciale evidenza l'entità delle merci rimanenti in ognuno degli scali marittimi del porto di Genova, ripartite per Stato estero di destinazione. In base a tali dati e tenuto conto della disponibilità di stiva dei vapori esistenti in porto e prendenti carico per le diverse destinazioni, avviserà prontamente le Divisioni del Movimento limitrofe per far trattenere i trasporti per quella destinazione e per quello scalo del porto per cui occorresse applicare il provvedimento, oppure per far proseguire trasporti precedentemente stati fatti trattenere.

3° *Facoltà dell'Amministrazione di inviare le merci dagli scali marittimi di Genova ad una stazione interna di deposito.* Tutte le merci ancora in consegna alla ferrovia, e che si trovassero giacenti il 6 maggio 1915 negli spazi ferroviari e negli scali marittimi del porto di Genova, dovranno essere ritirate entro 10 giorni da tale data, ferma restando l'applicazione delle prescritte tasse di sosta eventualmente maturatesi, con l'aggravamento stabilito dal R. decreto 18 marzo 1915 N. 317.

Quelle che vi giungeranno dopo tale data, dovranno essere ritirate entro i termini di cui l'art. 117 delle Tariffe, restando conseguentemente abrogata al riguardo ogni contraria disposizione dell'allegato 8 delle Tariffe.

In caso contrario l'Amministrazione ha facoltà, avvisandone gli interessati, di inviarle in deposito in stazioni interne, ove rimarranno in attesa di disposizioni dell'avente diritto sul trasporto, salvo quanto è disposto al punto 4°.

È però da avvertirsi che se si tratta di merci vincolate a dogana, si trovino esse nei magazzini doganali oppure sui vagoni od eventualmente anche nei magazzini ferroviari, è necessario che siano presi preventivi accordi colla Dogana di Genova.

Tali rispedizioni dovranno effettuarsi con apposito documento di trasporto sul quale saranno da gravarsi d'ufficio come spesa anticipata (esente da provvigione) le tasse e spese maturatesi a carico, in relazione a quanto è detto nell'art. 27 delle norme per il servizio contabile delle gestioni merci.

Quando la spedizione originaria fosse gravata di assegno, valgono le disposizioni richiamate nell'articolo stesso delle citate norme. Le tasse di sosta saranno da computarsi fino all'ora di partenza della spedizione.

Se prima dello scadere dei dieci giorni di cui sopra o del termine utile concesso dall'art. 117 delle Tariffe per il ritiro, la parte domandasse la rispedizione della merce, questa non dovrà essere consentita se non previo il trasbordo della merce, giusta la facoltà concessa all'Amministrazione dall'articolo 111 delle Tariffe, e come stabilisce il punto 4° dell'Ordine di Servizio N. 100-1915.

Sulle spedizioni che, in seguito a disposizioni dell'avente diritto, verranno inviate dalla stazione interna di deposito ad altra stazione definitiva, saranno gravate a titolo di spesa anticipata, esente da provvigione, tutte le tasse e spese a carico del trasporto anteriore, nonchè le tasse di sosta maturatesi nella stazione di deposito dall'ora di arrivo della spedizione. L'invio sarà fatto in assegnato, alle normali condizioni di tariffa.

4° *Vendita delle merci* - Trascorsi tre mesi senza che delle merci, di cui al precendente punto 3°, sia stato disposto, le medesime s'intenderanno abbandonate e l'Amministrazione ferroviaria avrà anche facoltà di procedere alla loro vendita con le norme dell'art. 112 delle Tariffe, senza alcuna formalità giudiziaria, salvo per le merci vincolate a dogana l'osservanza delle disposizioni degli art. 103, 106 e 302 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

Il termine di tre mesi potrà essere abbreviato quando i diritti e le spese a carico dei trasporti riescano superiori al valore delle merci o le medesime siano facili a deperire o ad essere danneggiate.

Data l'entità notevole delle tasse di sosta che possono maturarsi anche in breve tempo sui trasporti di cui sopra, è necessario che le stazioni le tengano bene in evidenza, onde non rie-

scano superiori al valore delle merci e per procedere in tempo alla vendita di queste.

Opportune e più dettagliate istruzioni saranno impartite riguardo alla vendita dalle Divisioni Movimento da cui dipendono le stazioni di deposito.

5° *Trasporti non soggetti alle presenti disposizioni.* — Le disposizioni contenute nel presente Ordine di servizio non sono applicabili ai trasporti eseguiti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo ed a quelli destinati alle Società di Navigazione esercenti le linee sovvenzionate.

Per questi ultimi, deve figurare come destinataria una delle Società seguenti: Società « Marittima Italiana »; « Sicilia »; « La Veloce » Società di navigazione italiana; « Nederland » Compagnia di navigazione.

6° *Avvertenza.* — Pei trasporti provenienti dall'estero, diretti agli scali di Genova per l'imbarco, continua ad essere stabilito il termine supplementare di resa di trenta giorni. Cessa invece di aver vigore ogni altra disposizione incompatibile con quelle contenute nel presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

Circolare N. 33. (A. T. V.).

Elenco dei prezzi da assegnarsi ai materiali che si versano nei magazzini dell'esercizio.

Si porta a conoscenza che è stata stampata e verrà distribuita a cura dei Servizi Trazione e Veicoli l'appendice N. 4 all'Elenco dei prezzi da assegnarsi ai materiali che si versano nei magazzini dell'esercizio (vedi circolari N. 99-1909 e N. 59-1913).

Il Direttore generale reggente
R. DE CORNÈ.

VARIAZIONI all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
1ª	Delegato	**Norcen** Cav. Ing. Vincenzo - Ispettore Capo - Div. Movimento Napoli.	**Norcen** Cav. Ing. Vincenzo - Ispettore Capo - Div. Movimento Genova.
2ª	Delegato supplente	**Fiore** Dott. Umberto - Ispettore - Serv. Commerciale Roma.	**Fiore** Dott. Umberto - Ispettore - Uff. Contr. Prod. Ancona.
4ª	Rappresentante	**Lenti** Geom. Giuseppe - Assistente dei lavori - Sez. Lav. Alessandria.	Rinunciatario.
4ª	Rappresentante supplente	**Manna** Giovanni - Applicato Tecn. - Sez. Lav. Salerno.	Diventato Rappr. effettivo.
5ª	Delegato	**Rossi** Gaetano - Disegnatore - Uff. Div. Lav. Bari.	**Rossi** Gaetano - Disegnatore - Serv. Lavori Roma.
5ª	Delegato supplente	**Bonfadelli** Vittorio - Disegnatore Princip. - Div. Lav. Milano.	**Bonfadelli** Vittorio - Disegnatore Princip. - Sez. Milano Est.
17ª	Delegato	**Zariati** Dante - Capo Dep. di 3° gr. - Deposito locom. Cosenza.	**Zariati** Dante - Capo Dep. di 3° gr. - Deposito locom. Padova.
17ª	Delegato supplente	**Pani** Romolo - Capo Dep. di 3° gr. - Dep. loc. Catania.	**Pani** Romolo - Capo Dep. di 3° gr. - Dep. loc. Taranto.
18ª	Id.	**Giungata** Antonio - Macchinista - Dep. loc. Taranto.	**Giungata** Antonio - Macchinista - Dep. loc. Napoli.
20ª	Delegato	**Burci** Federico - Verificatore - Sq. R. Avezzano.	**Burci** Federico - Verificatore - Sq. R. Torino P. N.
29ª	Delegato supplente	**Gobbi** Italo - C. Gest. di 1° gr. - Staz. Piacenza.	**Gobbi** Cav. Italo - C. Gest. di 1° gr. - Staz. Piacenza.
30ª	Delegato	**Barrani** Giulio - Applicato - Staz. Genova P. P.	**Barrani** Giulio - Applicato - Staz. Genova P. C.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
30ª	**Delegato supplente**	**De Bellis** Giovanni - Applicato - Staz. Novara.	**1-5-915** esonerato.
31ª	Rappresentante	**Bucci** Arturo Oreste - A. Applicato - Staz. Foggia.	**Bucci** Arturo Oreste - Applicato - Staz. Foggia.
39ª	Delegato supplente	**De Benedetto** Francesco - Frenatore - P. V. Sapri.	**De Benedetto** Francesco - Frenatore - P. V. Reggio Calabria.
41ª	Id.	**Conte** Elia - Capo tecnico di 3° gr. - Off. locomotive Taranto.	**Conte** Elia - Capo tecnico di 3° gr. - Dep. locom. Foggia.
42ª	**Delegato**	**Celi** Salvatore - Aiut. Operaio - Sez. Lavori Catania.	**Celi** Salvatore - Operaio di 2ª cl. - Sez. Lav. Catania.
42ª	**Id.**	**Panti** Augusto - Operaio di 2ª cl. - Dep. loc. Spezia.	**2-4-915** morto.
42ª	**Delegato supplente**	**Toninelli** Giorgio - Operaio di 2ª cl. - Off. Pontassieve.	Diventato Delegato effettivo.
45ª	Rappresentante supplente	**Allavena** Enrico - 1° Macchinista - Civitavecchia.	Dimissionario da Rappresentante Suppl. Resta Delegato della 45ª Categoria.

SENTENZE

Espropriazioni per p. u. - Legge sul risanamento di Napoli. - Ricorso all'imponibile per la formazione del II termine della media in mancanza dei fitti decennali. - Imponibile risultante da vecchi catasti. - Sua applicabilità. - Aree edificatorie. - Criteri di valutazione. - Occupazione temporanea che ha preceduto la definitiva. - Indennità.

Per quanto le leggi 15 gennaio 1885 sul risanamento di Napoli e 7 luglio 1907 non siano leggi tributarie, nel senso di aver voluto imporre agli espropriati un sacrificio a vantaggio della collettività, pure, in mancanza dei fitti decennali di data certa, il Giudice dovrà ricorrere all'imponibile netto agli effetti fiscali, qualunque sia la data di formazione del catasto ed il risultato pratico di tale richiamo nei confronti dell'espropriato (1).

Abbenchè il Magistrato di merito si sia lasciato guidare da erronei motivi nella sua decisione, la Corte Suprema può supplirvi con motivi propri, le quante volte li dispositivo risponde alla legge.

Considerato un terreno come fabbricabile, non si può tenere conto del suo valore industriale senza cadere nel vizio di assegnare una doppia indennità.

La corresponsione degli interessi al tasso legale sull'importo della indennità definitiva stabilita nel decreto prefettizio di oc-

(1) Ved. sentenza Corte App. Genova nel Boll. 1912-285 e sentenza Cassazione Roma id. 1914-307.

cupazione d'urgenza, come corrispettivo di questa cessa il pieno diritto col deposito della indennità suddetta alla Cassa depositi e prestiti.

CASSAZIONE TORINO, 26-1/2-2/915, Pallavicini ved. Durazzo c. FF. SS.

RITENUTO IN FATTO

Con atto 26 ottobre 1908 l'amministrazione delle ferrovie dello Stato notificò alla Marchesa Teresa Pallavicini ved. Durazzo il decreto del Prefetto di Genova in data 12 ottobre 1908 col quale, provvedendosi all'espropriazione di alcuni beni di essa marchesa posti in Rivarolo Ligure per l'ampliamento dello Scalo merci, e l'impianto di un quarto binario nella stazione di Rivarolo, visti gli atti tutti ricordati in detto decreto, e in special modo la perizia dello ingegnere Carlo Magaluzzi Valeri, nominato dal Tribunale di Genova; nonchè le indennità di essa stabilite, nella complessiva somma di L. 105454; ed accertato il deposito di tale somma alla Cassa depositi e prestiti, decretò la occupazione permanente di detti beni con ogni effetto di legge.

In seguito a ciò le ferrovie dello Stato con atto 13 novembre 1908 citavano detta Marchesa avanti il Tribunale di Genova, affinchè fosse dichiarata nulla la menzionata perizia, ed ordinata un'altra che stabilisse la giusta indennità.

La marchesa Pallavicini alla sua volta chiamava le ferrovie avanti lo stesso Tribunale chiedendo fosse parzialmente modificata la perizia medesima nel senso che l'estensione dei terreni espropriati dovesse riconoscersi maggiore di quella indicata dal perito; e di conseguenza anche la misura dell'indennità unitaria; dovesse inoltre tenersi conto delle indennità per le opere ad uso industriale preesistenti sul terreno e dovessero corrispondersi gli interessi sulle somme liquidate dal 1° ottobre 1907.

Riunite le due cause, il Tribunale con sentenza 15 gennaio 1911 dichiarò che la giusta indennità di espropriazione era quella di lire 24 al mq., ammise l'interrogatorio per stabilire l'e-

satta superficie del fondo, e giudicò che gli interessi legali erano dovuti fino al 12 ottobre 1907.

La controversia si era aggirata sul fatto che i terreni espropriati si trovavano indicati nell'antico catasto ligure come terreno coltivo, mentre ora, per l'accrescimento, della città erano divenuti aree fabbricabili.

La Marchesa sosteneva e il Tribunale riconobbe non esservi più una esatta corrispondenza fra l'accertamento catastale e il valore dell'immobile all'epoca dell'espropriazione, e quindi non essere più applicabile le norme di tassazione dettate dall'art. 13 della legge sul risanamento di Napoli, richiamata dall'art. 77 della legge 7 luglio 1907 sull'ordinamento ferroviario, e quindi doversi far luogo al calcolo dell'indennità sulla base della legge 25 giugno 1865.

Su appello delle ferrovie, la Corte di Genova con sentenza 2-11 marzo 1912, nominò altro perito collo incarico di determinare l'estensione del fondo espropriato e l'ammontare dell'indennità secondo le norme della Legge 15 gennaio 1885.

La Marchesa Pallavicini reclamava contro questa sentenza a questa Corte Suprema in base a sei mezzi; e poichè col 2° si ricordava che la sentenza denunciata nel respingere la tesi della nob. Pallavicini, affermava che essa era in urto con le rette norme tributarie, e coi fini delle leggi del 1885 e 1907; e in altri punti la stessa sentenza accennava ancora al carattere tributario di dette leggi, il Pubblico ministero all'udienza di questa Corte chiese il rinvio della causa alle Sezioni unite, il che fu disposto colla sentenza 17 gennaio 1913.

Ma la Cassazione di Roma a Sezioni unite colla sentenza 3-27 gennaio 1914 escluse tale carattere e rimandò la causa alla Corte territoriale.

Vi è controricorso.

La Corte Suprema: Considera che col primo mezzo del ricorso viene denunciata la violazione degli art. 517 specie N. 3 C. P. Civ. 77 legge 7 luglio 1907 N. 429 - 12 e 13 specialmente 3° e 4° comma Legge 15 gennaio 1885 N. 2892, e ciò perchè la sentenza denunciata coll'applicare per la striscia dei beni espropriati il criterio del reddito imponibile, in mancanza dell'affitto, benchè riconoscesse che detti beni erano ora divenuti terreni fab-

bricabili, veniva applicando la valutazione di un vecchio catasto, a danneggiare l'espropriato, danno però che secondo erronamente ritenne la Corte di Genova, l'espropriata doveva risentire trattandosi di leggi informate a criteri tributarii.

La Corte Suprema riconosce erroneo questo ragionamento della Corte di Genova; per altro ciò non potrebbe bastare per l'annullamento della sentenza denunciata, quando questa si reggesse sopra altri motivi giusti. Anzi quando il dispositivo risponde alla legge, può la Corte Suprema supplire con proprii motivi a quelli erronei della Corte di merito.

La Corte Suprema riconosce colle Sezioni Unite, che nè la legge del 1885 sui provvedimenti per la città di Napoli, nè le successive applicazioni per le espropriazioni sia per le costruzioni ferroviarie, sia per molti altri casi, ebbero carattere tributario, e non vollero punto imporre all'espropriato un sacrificio a vantaggio della collettività, violando così le disposizioni statutarie che garantiscono la inviolabilità della proprietà privata.

Tutte le precitate leggi intesero concedere agli espropriati un'indennità congrua ed equa. Esse vollero mettere un freno ai criteri unilaterali che erano di frequente adottati dai periti nella stima dei beni espropriandi, imponendo delle direttive colle quali si mirava a stabilire il giusto prezzo.

Ora è incontestabile che i criteri fondamentali per stabilire il valore di un oggetto, sono quelli forniti dal prezzo in comune commercio, e dal reddito opportunamente capitalizzato.

Se si adattasse un solo di questi criteri si andrebbe incontro a risultati dannosissimi sia nell'interesse dell'espropriante che di quello dello espropriato. Gli stabili non si sottraggono alla legge comune della domanda e della offerta. Vi sono dei momenti di depressione in cui uno stabile è assai deprezzato altri in cui anche con mezzi artificiali, sale a cifre assolutamente ingiustificate.

A Napoli poi esistevano dei fabbricati che, mentre erano di scarso valore capitale, davano però un altissimo reddito. Così vi sono dei terreni improduttivi di reddito, ma che possono essere per gravi ragioni molto ricercati ed apprezzati, e fra questi si comprendono in generale anche le aree fabbricabili.

Ecco perchè la legge sulla città di Napoli provvidamente impose di conciliare i due criteri di valutazione di uno stabile in

modo che uno potesse servire di contrappeso all'altro, e colla loro fusione formare un giusto indennizzo.

In mancanza del criterio del reddito la legge ha imposto di ricorrere al reddito imponibile in base al catasto.

Questo criterio ha adottato la Corte di Genova, cosicchè essa ha rettamente applicata la legge.

Non è esatto quanto con larga motivazione ha tentato di dimostrare la ricorrente, e cioè che dovendosi por mente ai fini voluti dal legislatore, non si poteva prendere in considerazione un vecchio catasto non rispondente al reale stato delle cose.

Come dimostrano invece le discussioni parlamentari, col rigetto dello emendamento Spirito, il legislatore volle che si tenesse fermo il criterio del reddito imponibile anche di fronte a censimenti di vecchia origine, quali del resto erano in vigore nel 1885 in buona parte d'Italia.

E neppure può essere invocata a favore della tesi della ricorrente la legge per la città di Roma, la quale aveva fini più complessi, ed espressamente volle in determinati casi che si ricorresse alla legge del 1865. Ed allora torna applicabile il principio che che « *lex ubi voluit dixit, ubi noluit tacuit* ».

Che se nella fattispecie il criterio del reddito imponibile riesce a danno della ricorrente, essa tuttavia si avvantaggia della circostanza che, quale terreno fabbricabile, il suo stabile viene a liquidare un prezzo assai superiore a quello corrispondente al reddito di detto stabile, cosicchè, conciliando i due fattori del prezzo si verrebbe anche in questo caso a stabilire un'indennità equa, sebbene al disotto del prezzo venale. Fu appunto scopo della legge per Napoli quello di impedire che si adottasse solo il criterio del valore venale, e ciò perchè, come fu sopra osservato, tale criterio unilaterale avrebbe potuto facilmente condurre a gravi abusi.

Le sueposte considerazioni servono pure a far respingere tanto il mezzo 2° col quale si denuncia la violazione dei succitati articoli, nonchè degli art. 3 preleggi, 25 e 29 Statuto, 438 Codice Civ. e 39 legge di espropriazione del 1865; quanto il mezzo terzo, col quale viene denunciata la violazione degli art. 517 N. 2, 361 N. 2, 360 N. 6 C. P. Civ. per mancanza e contraddizione di motivi; e il mezzo quarto con cui si torna a denunciare la violazione e falsa applicazione degli art. di legge sopra citati. Sul quale ultimo mezzo poi è opportuno aggiungere che non si può

far carico alla Corte di appello se ritenne che di fronte ad un catasto esistente doveva accettarlo quel'era giacchè tale affermazione risponde al voto della legge. Spetta infatti soltanto al legislatore il provvedere, se del caso, a togliere i difetti che una legge alla prova può mostrare. Il magistrato ha solo l'obbligo di applicarla qual'è, e mai correggerla. E quando la legge è chiara, non è lecito interpretarla diversamente di quanto prescrive l'art. 3 delle preleggi.

Col 5° mezzo si denuncia ancora la violazione degli art. 517 N. 3 C. P. civ. 12 della legge di Napoli e 77 legge 1907, perchè la Corte di Genova non volle concedere un apposito valore industriale al terreno espropriato. La Corte di Genova risposte alla speciale istanza della Marchesa Pallavicini osservando, che non poteva darle una doppia indennità per un unico terreno. E la risposta è conforme a legge e a giustizia.

A prescindere infatti che questa speciale indennità avrebbe dovuto spettare al fittabile Firpo, che non prese parte al giudizio, mentre la legge stessa all'art. 12 succitato esplicitamente nega ogni compenso per scioglimento di locazione, è certo che il perito nel fare la stima del terreno deve prenderlo in considerazione nello stato in cui si trova sia in riguardo al suo valore venale, sia tenuto conto del reddito.

Una volta presi in considerazione questi due coefficienti, ogni altro compenso verrebbe a costituire un duplicato.

Finalmente col 6° mezzo la ricorrente denuncia ciò la violazione dell'art. 1231 C. Civ. e 517 N. 3 C. P. Civ. colla falsa applicazione degli art. 48 e 49 legge spropriazione 1865 perchè la Corte di Genova non ebbe a concedere gli interessi legali sulla indennità come era stato ammesso del perito Compiano. Per altro è ovvio rispondere che il perito poteva prvvedere per il tempo in cui l'indennità non era ancora stata depositata alla Cassa depositi e prestiti.

Tale deposito costituiva per l'amministrazione delle ferrovie un vero e legale pagamento. Dalla data di questo perciò non era più tenuta ad interessi tanto meno poi se si considera che la legge permetteva espressamente all'espropriata di ottenere un impiego più profittevole della somma depositata.

Per questi motivi la Corte Suprema, rigetta il ricorso.

Errata-corrige

Ordine di servizio N. 7v (Bollettino 15 - 1915). Alla 6a linea, invece di « o in destinazione », leggasi « e in destinazione ».

Ordine di servizio N. 119. (Bollettino Ufficiale N. 17-1915).

A pag. 440, rigo 13, dopo le parole:

« sono valide anche per i tronchi » aggiungere: « Lucca - ».

Nell'allegato *B*, a pag. 446 esporre:

nella colonna 1 il richiamo (a) di contro ai nomi di Ponte a Moriano e di S. Pietro a Vico, e nella colonna 5 il numero della linea 78 bis di contro a tutte le stazioni.

Esporre lo stesso N. 78 bis nella intestazione della tabella polimetrica « Allegato C », a pag. 450.

A pag. 448, rigo 3, sostituire le parole « e la corrispondente annotazione in calce » con le seguenti:

« A piè di pagina sostituire la nota (b) con la seguente:

« (b) Stazione di allacciamento col tronco Lucca-Bagni di « Lucca esercitato a regime economico ».

Ordine di servizio N. 122. (Boll. 17-1915). A pag. 455, terz'ultima linea invece di: « Tale documento che vale da biglietto », leggasi: « Tale documento che vale anche da biglietto ».

A pag. 457, terza linea, invece di: « Mod. Ci - 493 », leggasi: « Mod. Ci - 403 ».

Nella stessa pagina, fra la 4a e la 5a linea, aggiungere la seguente:

« rio la quantità dei veicoli aggiunti, la stazione cui sono destinati »

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VIII - N. 19

13 MAGGIO 1915.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

25 aprile 1915. — R. D. che stabilisce la data di cessazione dalle funzioni di alcuni consiglieri d'amministrazione delle ferrovie dello Stato che si trovavano in carica al 30 giugno 1912 . . . . . . Pag. 267

15 » » — R. D. n. 557, che sostituisce il segretario aggiunto della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale per la ferrovia del Sempione . . . . » 268

22 » » — R. D. n. 543, contenente un elenco di Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, aggiunti a quelli compresi negli elenchi approvati con i Regi decreti 7 e 14 febbraio 1915, n. 71 e 118 » 269

22 » » — R. D. n. 542, che approva un elenco dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, ai quali sono applicabili le disposizioni degli articoli 1, 2 e 4 del R. D. 21 gennaio 1915, n. 27, convertito nella legge 1° aprile 1915, n. 476, ed altro elenco dei Comuni ai quali sono applicabili le sole disposizioni dell'art. 2 dello stesso R. decreto . . . . » 271

6 maggio 1915. — R. D. n. 586, col quale viene esteso ad altre merci il divieto di esportazione dal Regno . . . » 276

Roma, maggio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 139. — Attivazione del doppio binario nel tratto Bussoleno-Avigliana . . . . Pag. 491
Ordine di servizio n. 140. — Servizio cumulativo con le ferrovie Nord Milano e con la ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci. . . . . » 492
Ordine di servizio n. 141. — Tariffa locale N. 209 P. V. . . . . » 493
Ordine di servizio n. 142. — Facilitazioni pei trasporti di persone occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915 . . . . » ivi
Ordine di servizio n. 143. — Spostamento dell'asse F. V. della stazione di Bagheria . . . . » 494
Ordine di servizio n. 144. — Servizio merci italo-svizzero . . . . . . » 495
Ordine di servizio n. 145. — Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia) . . . . » 496
Ordine di servizio n. 146. — Servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci . . » 497
Ordine di servizio n. 147. — Variazioni alla nomenclatura dei conti dall'anno finanziario 1913-14 . . . . » 500
Ordine di servizio n. 148. — Estensione del servizio merci nella fermata di Santa Luce . . . . » 502
Circolare n. 34. — Chiusura dell'agenzia di città di Aosta . . . . . » 503
Comunicazioni. — Esclusioni dalle gare . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

Ordine di servizio n. 8v. — Viaggi alle stazioni termali ed al mare . . Pag. 37

In appendice:

Circolare n. 31R. — Congresso della società degli ingegneri ed architetti italiani in Roma. . . . . Pag. 49
Circolare n. 32R. — I Congresso del Consiglio direttivo dell'Unione delle Camere di Commercio in Roma . . . . » 50

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 123

R. D. 25 *aprile* 1915, *che stabilisce la data di cessazione dalle funzioni di alcuni consiglieri d'amministrazione delle ferrovie dello Stato che si trovavano in carica al* 30 *giugno* 1912.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Veduto il nostro decreto 28 giugno 1912, n. 728, il quale stabilisce che i Consiglieri di amministrazione delle ferrovie dello Stato in carica al 30 giugno 1912 continuino nelle loro funzioni per un periodo variabile da tre a sei anni, secondo che verrà, individualmente, stabilito con decreto Reale;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

I sotto indicati consiglieri di amministrazione delle ferrovie dello Stato, che si trovavano in carica al 30 giugno 1912, cesseranno dalle loro funzioni alla data per ciascuno di essi indicata:

Sella comm. ing. Corradino al 30 giugno 1917.

Corno gr. uff. avv. Camillo, consigliere di Stato, al 30 giugno 1916.

Laviano comm. avv. Fabrizio, al 30 giugno 1918.

Riccio gr. uff. Gaetano, consigliere della Corte dei conti, al 30 giugno 1918.

Il Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 25 aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE

CIUFFELLI.

R. D. 15 *aprile* 1915, *n.* 557, *che sostituisce il segretario aggiunto della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale per la ferrovia del Sempione.*

——

La *Gazzetta Ufficiale* n, 113 del 6 maggio 1915, pubblica in sunto il R. D. 14 aprile 1915, n. 557, col quale, sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, d'intesa coi ministri per gli affari esteri e pel tesoro, in sostituzione del sig. cav. avv. Lelio Ami, è nominato segretario aggiunto della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale speciale per gli affari relativi alla ferrovia del Sempione il sig. cav. uff. dott. Gino Mancioli, capo sezione nel ministero del tesoro.

R. D. 22 *aprile* 1915, *n.* 543, *contenente un elenco di Comuni colpiti dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915, *aggiunti a quelli compresi negli elenchi approvati con i Regi decreti* 7 *e* 14 *febbraio* 1915, *nn.* 71 *e* 118 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduta la legge 1° aprile 1915, n. 476;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di accordo coi ministri della grazia e giustizia e dei culti, delle finanze, del tesoro e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Agli elenchi dei Comuni approvati coi RR. decreti 7 e 14 febbraio 1915, nn. 71 e 118, e a tutti gli effetti previsti dal R. decreto 5 febbraio 1915, n. 62, con le modificazioni apportatevi dalla legge 1° aprile 1915, n. 476, sono aggiunti i Comuni indicati nell'annesso elenco, visto, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — ORLANDO — DANEO — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* n. 112, del 5 maggio 1915.

ELENCO

dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 *gennaio* 1915 *aggiunti a quelli compresi negli elenchi approvati coi RR. decreti* 7 *e* 14 *febbraio* 1915, *numeri* 71 *e* 118.

PROVINCIA DI AQUILA.

Pizzoli — Prezza.

PROVINCIA DI CASERTA.

Acquafondata — Casalattico — Conca della Campania — Viticuso.

PROVINCIA DI CHIETI.

Bolognano — Caramanico — Roccacaramanico.

PROVINCIA DI PERUGIA.

Frasso Sabino — Poggio San Lorenzo — Varco Sabino (per la frazione Rocca Vittiana).

PROVINCIA DI ROMA.

Ferentino.

PROVINCIA DI TERAMO.

Pescosansonesco — Vicoli.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il presidente del Consiglio dei ministri
ministro dell'interno
SALANDRA.

Il ministro di grazia e giustizia e dei culti
ORLANDO.

Il ministro delle finanze
DANEO.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

R. D. 22 *aprile* 1915, *n.* 542, *che approva un elenco dei Comuni colpiti dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915, *ai quali sono applicabili le disposizioni degli articoli* 1, 2 *e* 4 *del R. decreto* 21 *gennaio* 1915, *n.* 27 *convertito nella legge* 1° *aprile* 1915 *n.* 476, *ed altro elenco dei Comuni ai quali sono applicabili le sole disposizioni dell'art.* 2 *dello stesso R. decreto* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduta la legge 1° aprile 1915, n. 476;

Ritenuta la necessità di stabilire in quali altri Comuni oltre quelli compresi negli elenchi approvati coi RR. decreti 7 e 14 febbraio 1915, nn. 71, 72 e 118 si debba provvedere a cura del ministero dei lavori pubblici alle opere indicate nell'art. 1 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, e siano da accordare i sussidi per le riparazioni previste nell'articolo stesso, i contributi e i mutui di favore ammessi dall'art. 2 del citato decreto per la riparazione e la ricostruzione di edifici pubblici e i mutui e le esenzioni tributarie contemplati nell'art. 4 per la riparazione o ricostruzione di case appartenenti a privati;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, d'accordo coi ministri delle finanze, del tesoro, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvto unicamente agli effetti delle disposizioni suindicate l'unito elenco *A*) di Comuni, visto d'ordine Nostro dai ministri proponenti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 112 del 5 maggio 1915.

È anche approvato, unicamente agli effetti della disposizione dell'art. 2 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, l'unito elenco *B*) di Comuni, visto, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — CARCANO
CIUFFELLI — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Elenco **A**.

ELENCO

dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 *gennaio* 1915, *nei quali si provvede a cura del Ministero dei lavori pubblici alle opere indicate nell'art.* 1 *del R. decreto* 21 *gennaio* 1915, *n.* 27, *convertito nella legge* 1° *aprile* 1915, *n.* 476, *e sono applicabili le disposizioni degli articoli* 1, 2 *e* 4 *dello stesso R. decreto per quanto riguarda i sussidi, i contributi, i mutui di favore e le esenzioni tributarie per le riparazioni e ricostruzoni di stabili.*

PROVINCIA DI AQUILA.

Alfedena — Amatrice — Arischia — Barete — Borbona — Borgo Velino — Camarda — Carapelle Calvisio — Castel di Sangro — Castelvecchio Calvisio — Cittareale -- Leonessa — Micigliano — Ofena — Pacentro — Pettorano sul Gizio — Posta — Prata d'Ansidonia — Roccacasale — Rocca Pia — Santo Stefano di Sessania — Santa Lucia degli Abruzzi — Vittorito.

PROVINCIA DI CAMPOBASSO.

Acquaviva d'Isernia — Castellone al Volturno — Cerro al Volturno — Colli al Volturno — Filignano — Roccasicura — San Pietro Avellana — San Vincenzo a Volturno — Venafro.

PROVINCIA DI CASERTA.

Cervaro — Colle San Magno — Fondi — Fontechiari — Mignano — Roccamonfina — San Biagio di Saracinisco — San Giorgio a Liri — San Giovanni Incarico — Sant'Ambrogio sul Garigliano — San Vittore del Lazio — Terelle — Vallefredda — Vallerotonda (centro) — Vicalvi (centro).

PROVINCIA DI CHIETI.

Abbateggio — Civitella Messer Raimondo — Roccamontepiano — Roccamorice.

PROVINCIA DI PERUGIA.

Ascrea — Cantalupo in Sabina — Casaprota (centro) — Castel di Tora — Castelnuovo di Farfa — Collegiove — Concerviano (centro) — Forano — Longone Sabino — Montebuono — Paganico — Petescia

— Poggio Mojano — Roccantica — Rocca Sinibalda — Toffia (per la frazione Monte Santa Maria) — Torricella in Sabina — Torri in Sabina — Varco Sabino (centro).

PROVINCIA DI ROMA.

Acuto — Canterano — Carpineto Romano — Casape — Castelnuovo di Porto — Cave — Faleria — Fumone — Genazzano — Gerano — Morlupo — Morolo — Nepi — Palestrina — Palombara Sabina — Patrica — Ponzano Romano — Rocca Canterano — Sambuci — Sgurgola — Strangolagalli — Torrita Tiberina — Trivigliano — Vallepietra — Vico nel Lazio — Vicovaro — Villa Santo Stefano — Zagarolo.

PROVINCIA DI TERAMO.

Alanno — Catignano — Civitaquana — Civitella Casanova — Collecorvino — Corvara — Cugnoli — Penna Sant'Andrea — Pietranico — Tossicia.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il presidente del Consiglio dei ministri
ministro dell'interno
SALANDRA.

Il ministro delle finanze
DANEO.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
CAVASOLA.

Elenco B.

ELENCO

dei Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, ai quali è applicabile la disposizone dell'art. 2 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, convertito nella legge 1° aprile 1915, n. 476, per la riparazione e la ricostruzione delle scuole, degli edifici pubblici provinciali o comunali o appartenenti ad enti morali, aventi scopo di beneficenza, e degli edifici di uso pubblico.

PROVINCIA DI CAMPOBASSO.

Macchia d'Isernia — Monteroduni — Pozzilli — Scapoli — Sesto Campano — Vastogirardi.

PROVINCIA DI CASERTA.

Carinola — Esperia — Formia — Rocca d'Evandro — San Pietro Infine.

PROVINCIA DI PERUGIA.

Baschi — Rieti — Todi.

PROVINCIA DI ROMA.

Anagni — Capranica — Cervara di Roma — Ciciliano — Mandela — Mazzano Romano — Nerola — Paliano — Rignano Flaminio — Roviano — Saracinesco — Sutri — Vallinfreda.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il presidente del Consiglio dei ministri
ministro dell'interno
SALANDRA.

Il ministro delle finanze
DANEO.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
CAVASOLA.

R. D. 6 *maggio* 1915, *n.* 586, *col quale viene esteso ad altre merci il divieto di esportazione dal Regno* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti i RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790, 28 ottobre 1914, n. 1186, 13 novembre 1914, n. 1232, 22 novembre 1914, n. 1278, 27 dicembre 1914, n. 1415, 31 gennaio 1915, n. 55, 7 febbraio 1915, n. 73, 23 marzo 1915, n. 297, e 15 aprile 1915, n. 468, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci e ne fu regolato il transito;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina e d'agricoltura, industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle merci delle quali fu vietata l'esportazione coi Regi decreti 1° agosto 1914, n. 758; 6 agosto 1914, numero 790; 28 ottobre 1914, n. 1186; 13 novembre 1914, n. 1232; 22 novembre 1914, n. 1278; 27 dicembre 1914, n. 1415; 31 gennaio 1915, n. 55; 7 febbraio 1915, n. 73; 23 marzo 1915, n. 297 e 15 aprile 1915, n. 468; sono aggiunte le seguenti: zolfo, olii vegetali, stracci d'ogni sorta, spirito puro.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 115 dell'8 maggio 1915.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia ,mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — SONNINO — ZUPELLI — VIALE — CAVASOLA.

Visto: *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine di servizio N. 139. (M. e L.).

Attivazione del doppio binario nel tratto Bussoleno-Avigliana.

(Vedi ordine di servizio N. 28-1915).

Dalle ore 12 del 18 maggio 1915 verrà attivato il servizio con doppio binario sul tratto Bussoleno-Avigliana della linea Modane-Torino.

In seguito ai lavori del raddoppio vennero ricostruiti i F. V. delle stazioni di S. Ambrogio, di Condove, e di Borgone rispettivamente alle progressive Km. 25 + 359,75, Km. 28 + 945,10 e Km. 35 + 729: i primi due dalla stessa parte — rispetto alla linea — di quelli preesistenti, e dalla parte opposta quello della stazione di Borgone.

I segnali fissi a protezione delle stazioni comprese nel suddetto tratto sono di 2ª categoria e si trovano — rispetto ai corrispondenti F. V. — alla distanza per ciascuno appresso indicata ed alla sinistra rispetto alla corsa dei treni cui comandano:

	LATO	
	Modane	Torino
Borgone	m. 1128	m. 1064
S. Antonino. . . .	» 1228	» 1095
Condove	» 1327	» 980
S. Ambrogio. . . .	» 1300	» 1260
Avigliana.	» 1123	» —

I segnali di protezione della stazione di Bussoleno e di Avigliana verso Torino non hanno subito modificazioni ed al riguardo si richiamano gli ordini di servizio N. 301-1912 e 136-1914.

Tutte le stazioni del tratto sono dotate di comunicazione fra i binari di corsa ai due estremi e dei binari per le precedenze nei due sensi di corsa, della lunghezza utile di m. 600, ad eccezione della stazione di S. Antonino, la quale, per ora, sarà dotata del solo binario per le precedenze dei treni pari pure della lunghezza utile di m. 600.

Le Divisioni interessate provvederanno, nella rispettiva competenza, per l'attivazione del secondo binario.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Torino.*

Ordine di servizio N. 140. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Nord Milano e con la ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci.

(Vedi Ordine di servizio N. 340-1914).

Dal ricevimento del presente, le tasse minime per spedizione per i trasporti di merci in servizio cumulativo fra le ferrovie Nord Milano e la ferrovia Monza-Molteno, con diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci, dovranno essere applicate per intero per il percorso sulle linee tanto dell'una quanto dell'altra amministrazione.

In conseguenza, il punto « Tasse minime » a pag. 35 del prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) deve essere così modificato: « Si applicano per intero ».

L'Ordine di servizio N. 282-1912 è abrogato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 141. (C.).

Tariffa locale N. 209 P. V.

(Vedi ordine di servizio N. 108-1912).

Col 16 maggio 1915 la tariffa locale N. 209 serie *B*, valevole per i trasporti di « corde di rame, filo di rame e di ottone, ecc. » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Verrès ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 142. (C.).

Facilitazioni pei trasporti di persone occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

(Vedi Ordini di servizio N. 34, 40, 54 e 63-1915).

Nonostante le tassative disposizioni impartite con l'Ordine di servizio N. 34-1915, alcune stazioni rilasciano, per i viaggi dei componenti i comitati di soccorso, biglietti gratuiti di 1ª classe pel solo fatto che sulle richieste modello *A*, presentate dai viaggiatori, è indicata la detta classe.

Allo scopo di far cessare tale irregolarità, si avverte che quando venisse esibita qualche richiesta valevole per la 1ª classe, si dovrà far presente al porgitore che il biglietto gratuito può essergli rilasciato soltanto in 2ª classe, ma che tuttavia si può ammettere il viaggio nella 1ª classe dietro pagamento della differenza fra i prezzi a tariffa ordinaria delle due classi per l'intero percorso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 143. (C.).

Spostamento dell'asse F. V. della stazione di Bagheria.

In seguito allo spostamento al Km. 13.206 dell'asse del F. V. della stazione di Bagheria della linea Porto Empedocle-Palermo, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (ediz. giugno 1914) » a pag. 103, nella tabella (125) Porto Empedocle-Palermo si dovrà modificare la distanza da Bagheria a Roccapalumba Alia in chilometri 56.

Inoltre le stazioni sicule, situate sulle linee S. Caterina Xirbi-Roccapalumba Alia e Valsavoia-Caltagirone e sui tratti di linee Serradifalco-Bicocca, Siracusa Porto-Calatabiano e Siracusa stazione-Rosolini, dovranno diminuire di Km. 1 la distanza esposta per Bagheria nei nuovi prontuari manoscritti e similmente, la stazione di Bagheria dovrà diminuire di Km. 1 la distanza esposta per le stazioni situate sulle linee e tronchi di linee predetti.

Per le modificazioni da apportarsi al « Fascicolo delle distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio, ecc.... » da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (ediz. 1° luglio 1910), verrà provveduto in occasione della prossima ristampa della pubblicazione medesima.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 16, 17 *e* 22.

Ordine di servizio N. 144. (C.).

Servizio merci italo-svizzero.

(Vedi ordine di servizio N. 99-1915).

Colla data del 16 maggio 1915 saranno da apportarsi, nella Parte II-*A* della tariffa diretta italo-svizzera, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Pag. 110-112. — *Tariffa eccezionale N. 7 P. V.*

Per le seguenti stazioni completare il prezzo di via Iselle come è qui appresso indicato:

Huttwil	Iselle	2.05 1.67 (*)
Langenthal S. B. B.	»	2.05 1.86 (*)
Lützelflüh-Goldbach. . . .	»	2.05 1.91 (*)
Schüpfheim	»	2.05 1.51 (*)
Signau.	»	2.05 1.82 (*)
Sumiswald-Grünen	»	2.05 1.84 (*)

(*) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni in provenienza da Savona Marittima.

Pag. 115. — *Tariffa eccezionale N. 9 P. V.*

Aggiungere la seguente nuova stazione:

		a	b	c	d
Herzogenbuchsee . . .	Chiasso	3.12	2.77	2.90	2.53
	Pino	2.79	2.47	2.60	2.27
	Iselle.	2.31	2.04	2.16	1.89

Distribuiti agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 145. (C).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia).

(Vedi ordine di servizio N. 74-1915).

Col 16 maggio 1915, saranno ammesse al trasporto, in base al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica, le scarpe e gli stivali di pelle o di stoffa, con l'assegnazione alla classe 6ª e col sopranolo di L. 20 per tonnellata.

In conseguenza, nelle « Condizioni e tariffe » valevoli pel servizio cumulativo anzidetto (edizione 1° gennaio 1913) devono essere fatte, alla sede opportuna, le aggiunte seguenti:

a pag. 23 aggiungere:

	Per spedizioni di peso	
	fino a Kg. 5.000	di Kg. 5.000 ed oltre
Scarpe e stivali, di pelle o di stoffa.	6 (*)	—

a pag. 68 aggiungere:

Scarpe e stivali, di pelle o di stoffa, L. 20 alla tonnellata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 146. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci.

(Vedi ordini di servizio N. 171-1913 e N. 340-1914).

A datare dal 15 maggio 1915, per i trasporti di bagagli, velocipedi, cani, numerario, oggetti preziosi, merci, veicoli e bestiame in servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci dovranno essere applicate, per il percorso della ferrovia medesima, senza però il cumulo delle distanze, le tariffe generali e speciali, e relative condizioni, in vigore sulle ferrovie dello Stato, comprese le tariffe stabilite dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento pei trasporti militari », con i prezzi contenenti, per i bagagli, velocipedi e cani, l'imposta erariale del 16 % e la tassa e soprattassa di bollo di cui le leggi 14 luglio 1912, n. 835 e 29 dicembre 1912, n. 1365,

per la G. V. l'imposta erariale del 16 % e per la P. V. A. e P. V. O. quella del 3 %, nonchè, per tutti i trasporti suddetti, le soprattasse e gli aumenti di cui le leggi 13 aprile 1911, n. 310, 19 giugno 1913, n. 641 e 23 luglio 1914, n. 742, ma con le seguenti eccezioni:

1. I prezzi delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. resteranno fermi in ragione di L. 0,30 per le spedizioni fino a Kg. 10 e di L. 0,50 per quelle da oltre 10 fino a 20 Kg.

2. Le tasse minime per spedizione dovranno applicarsi per intero, avvertendo che, per le merci fruenti delle tariffe speciali N. 2, 3, 4, 5, 6, 7, ed 8 G V., il prezzo minimo per il percorso della citata ferrovia, sarà di L. 0,60 per spedizione.

3. La percorrenza minima tassabile sarà di Km. 3.

4. Per ogni operazione di carico e di scarico eseguita dalle parti sarà dedotta dal diritto fisso la quota di L. 0,40 per tonnellata.

5. Per i trasporti in servizio cumulativo i termini pel carico e lo scarico dei vagoni e pel ritiro delle merci e del bestiame, stabiliti dagli art. 69,89 e 117 delle tariffe delle ferrovie dello Stato, s'intenderanno ridotti alla metà, nelle stazioni della ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci, quando siano adoperati carri non appartenenti ad essa ferrovia.

Resta inteso che per i trasporti stessi i diritti fissi e le soprattasse previste dagli art. 68 bis e 108 bis delle citate tariffe saranno da applicarsi nella misura della metà anche nei riguardi della ripetuta ferrovia.

Dalla data anzidetta, le attuali soprattasse di transito a Monza F. S. restano così modificate:

GRANDE VELOCITÀ.

Numerario carte-valori ed oggetti preziosi.	per ogni 500 lire indivisibili.	L. 0.30
Minimo per spedizione		» 0.30
Merci e bozzoli	per ogni tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	» 0.40
Minimo per spedizione		» 0.10
Feretri e ceneri mortuarie	per ogni feretro o per ogni urna	» 1.—

Piccola velocità accelerata.

Derrate	per ogni tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	L.	0.30
Minimo per spedizione		»	1.20
Bestiame a numero	per ogni capo di 1ª e 2ª classe	»	0.40
	per ogni capo di 3ª, 4ª e 5ª classe	»	0.30
Bestiame a vagone completo	per ogni vagone	»	1.50
Minimo per spedizione		»	1.—

Piccola velocità ordinaria.

Merci	per ogni tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	L.	0.25
Minimo per spedizione		»	0.10
Veicoli	per ogni veicolo	»	0.30
Minimo per spedizione		»	0.50
Locomotive e veicoli circolanti sulle proprie ruote.	per ogni locomotiva o veicolo	»	1.—

Tali soprattasse sono da applicarsi sul peso tassabile, ad eccezione dei trasporti di derrate a P. V. Acc., per i quali vanno invece computate sul peso effettivamente caricato, salvo sempre la tassa minima per spedizione.

Per i furgoni vuoti da sgombero si applica la soprattassa dei veicoli e per quelli carichi la soprattassa dei veicoli con l'aggiunta di quella per la merce in essi caricata.

Nei casi in cui ai veicoli si applichi la tariffa delle merci, verrà pure computata la soprattassa stabilita per le merci invece di quella dei veicoli.

Tutte le disposizioni del presente ordine di servizio si incomineeranno ad applicare ai trasporti portanti la data del 15 maggio 1915.

In base a quanto precede, devono essere fatte opportune varianti a pag. 35 del prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913).

Per quanto poi riguarda i trasporti di bagagli, velocipedi e cani restano soppressi i prezzi e le tasse minime di cui la tabella N. 10 pubblicata con l'ordine di servizio N. 171-1913, nonchè i prezzi e le tasse minime contenuti nel prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie Secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1913).

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 147. (R.).

Variazioni alla nomenclatura dei conti dell'anno finanziario 1913-14.

(Vedi Ordini di servizio N. 239 e 413 del 1913; n. 119, 242 e 313 del 1914 e n. 46 del 1915).

Pagina 14. — Al paragrafo 3 dell'entrata è stato istituito il nuovo conto:

« 23 *bis* - *Prelevamenti dal fondo di riserva per i rischi di mare relativi ai piroscafi destinati alla navigazione libera* » col numero 71 *bis* di partitario.

Pag. 43. — Al paragrafo 9 della spesa è stato istituito il nuovo conto:

« 28 *bis* - *Assegnazioni al fondo di riserva per i rischi di mare relativi ai piroscafi destinati alla navigazione libera* » col numero 777 *bis* di partitario.

Pagina 65. — Al 1° gruppo dei conti fuori bilancio è stato istituito il nuovo conto:

« 10 - *Fondo di riserva per i rischi di mare relativi ai piroscafi destinati alla navigazione libera* » col numero 1190 di partitario.

Pagina 77. — È stato istituito il seguente conto fuori bilancio:

« 122 - *Spese di interesse militare da regolare*:

a) *Prestazioni di personale*	partitario	1400
b) *Materie di consumo*	»	1401
c) *Lavori e forniture diverse*:		
1. *Espropriazioni*	»	1402
2. *Corpo stradale e chiusure* . . .	»	1403
3. *Ponti, viadotti, muri di sostegno e simili*	»	1404
4. *Fabbricati*	»	1405
5. *Meccanismi fissi e condotta di acqua*	»	1406
6. *Massicciata*	»	1407
7. *Materiale metallico d'armamento*	»	1408
8. *Traverse e legnami d'armamento* .	»	1409
9. *Impianti elettrici*	»	1410
10. *Mano d'opera*	»	1411
11. *Trasporti*	»	1412
12. *Diverse*	»	1413
13. *Spese generali*	»	1414
d) *Materiale rotabile*	»	1415
e) *Materiali d'esercizio*:		
1. *Forniture di Magazzino* . . .	»	1416
2. *Acquisti diretti e spese accessorie*	»	1417
f) *Spese diverse*	»	1418

Ordine di servizio N. 148. (M. e C.).

Estensione del servizio merci nella fermata di Santa Luce.

Dal 15 maggio 1915 nella fermata di Santa Luce, della linea Pisa-Cecina-Volterra, verranno soppresse le limitazioni, ora vigenti, pel servizio bagagli e merci e sarà istituito il servizio della P. V. A., dei veicoli e del bestiame, per cui dalla data stessa detta fermata verrà abilitata, senza alcuna limitazione, a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. O., dei veicoli e del bestiame.

Resterà fermo però l'obbligo nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico dei trasporti a carro completo a P. V. O., verso abbuono della quota stabilita dalle vigenti tariffe.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni dello Stato (edizione giugno 1914) a pag. 55, di fronte al nome di Santa Luce, si dovrà cancellare il richiamo (9) alle lettere *B* (colonna 8); esporre le lettere *A*, *V* e *B* rispettivamente nelle colonne 9, **11** e 12; sostituire al richiamo (10) della lettera *O* (colonna 10) il richiamo (9); cancellare, in calce, la nota (9); e sostituire la nota (10) con la seguente:

(9) Pei trasporti a carro completo è fatto obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico verso abbuono della quota stabilita dalle vigenti tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 34. (C.).

Chiusura dell'agenzia di città di Aosta.

Col giorno 14 maggio 1915 verrà chiusa in Aosta l'agenzia di città e cesserà di conseguenza il servizio del trasporto delle merci a domicilio tra quel comune e la stazione omonima, rimanendo fermo, però, il servizio medesimo tra la stazione ed i paesi della vallata.

Quindi, a pag. 13 del fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », si dovranno cancellare tutte le indicazioni esposte per la stazione di Aosta escluso, alla colonna 2, il nome di quest'ultima, al quale si dovrà aggiungere: « vedi pag. 44 ».

Inoltre nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche edizione 1914 », si dovrà sostituire la nota (7) esistente a piedi della pag. 11, con quella seguente:

« (7) Il servizio è limitato ai paesi della vallata ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 21 aprile 1915, N. 127, del ministro della guerra, sono stati esclusi dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Ettore Da Riva con sede in Napoli, via S. Maria la Nova N. 12 ed il signor Ettore Da Riva di Fioravanti rappresentante di commercio, ed unico proprietario della ditta stessa.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 21 aprile 1915, N. 128, del ministro della guerra, sono stati esclusi dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Edoardo Ferrino con sede in Napoli, via S. Maria la Nova N. 12, ed il signor Edoardo Ferrino fu Cesare, rappresentante di commercio ed unico proprietario della ditta stessa.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Ordine di servizio N. 8v (C.).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

(Vedi Ordine di servizio N. 3v-1911).

Per i viaggi alle stazioni termali ed alle stazioni balneari, comprese negli elenchi qui appresso, vengono attuati come negli anni decorsi, durante i periodi di tempo rispettivamente indicati, i provvedimenti di tariffa di cui all'Ordine di servizio N. 3 V-1911 con l'applicazione dei prezzi risultanti dal prospetto qui allegato.

Per i viaggi in destinazione di Biella, Recoaro e S. Pellegrino (Piazzo Basso e Terme) è ammesso anche in quest'anno il rilascio di biglietti diretti in servizio cumulativo, con l'aggiunta delle seguenti quote a quelle delle Ferrovie dello Stato:

	1ª classe	*2ª classe*	*3ª classe*
Per il percorso Santhià-Biella e ritorno. .	L. 5.45	L. 3.85	L. 2.50
Per il percorso Tavernelle-Recoaro e ritorno	» 5.55	» 3.05	» —
Per il percorso Bergamo-S. Pellegrino (Piazzo Basso e Terme) e ritorno	» 4.30	» 2.80	» —

Le dette quote valgono tanto per i biglietti individuali, quanto per quelli collettivi e dovranno essere ridotte della metà per i viaggi dei ragazzi dai 3 ai 7 anni.

Si rammenta che per l'emissione dei biglietti in servizio cumulativo le stazioni dovranno valersi dei Mod. Ci-202 A e non già di quelli Ci-202.

Si avverte poi che non esistendo la 3ª classe sui percorsi Tavernelle-Recoaro e Bergamo-S. Pellegrino, le stazioni, a seconda della richiesta del viaggiatore, rilascieranno i biglietti valevoli rispettivamente:

1°) per la 1ª classe sulle ferrovie dello Stato e 1ª classe sui detti percorsi;

2°) per la 2ª classe sulle ferrovie dello Stato e 1ª classe sui detti percorsi;

3°) per la 3ª classe sulle ferrovie dello Stato e 2ª classe sui detti percorsi;

praticandovi, nei casi 2° e 3° di cui sopra, l'annotazione:

« Vale per la . . . . . classe sul percorso . . . . ».

Stazioni termali

(*periodo* 15 *maggio*-30 *novembre*).

Acireale, Alì, Abano, Anagni (per Anticoli di Campagna) Ardenno Masino, Asciano, Aspio, Acqui, Aosta (per Courmayeur, ecc.).

Battaglia, Bagni di San Giuliano, Bagni di Montecatini, Bagni della Porretta, Belluno, *Biella*, Brisighella, Borgo S. Donnino (per Salsomaggiore), Borgo S. Dalmazzo (per Valdieri, Vinadio), Busalla (per Voltaggio).

Castelbolognese (per Riolo), Castroreale Bagni, Caldiero, Chianciano, Chiavenna, Chiusi (per Bagni di Chianciano), Città della Pieve (Per S. Casciano), Civitavecchia, Castellamare di Stabia, Contursi, Cassano Jonio, Castel S. Pietro d'Emilia, Chàtillon.

Desenzano (per Sirmione), Domodossola (per Bognanco Dentro).

Ferentino, Fauglia, Frosinone, Forlì (per Castrocaro).

Guardia Piemontese, Gerace.

Iseo (per Casino Boario).

Livorno, Bagni di Lucca.

Montegrotto, Maggianico, Mondovì (per Vicoforte), Monte Amiata, Modena (per Salvarola).

Narni (per S. Gemini), Navacchio (per Uliveto), Nera Montoro (per S. Gemini), Nocera Umbra.

Peschiera (per Sirmione), Pieve Monsummano, Pontedera.

Ronta, *Recoaro*, Regoledo, Rapolano, Rosarno (per Galatro).

Sambiase, SS. Cosma e Damiano Castelforte (per le Terme di Suio), *S. Pellegrino*, S. Valentino Caramanico (per Caramanico), S. Vincent, Sasso (per Castiglione dei Pepoli), Schio (per Recoaro), Stazione per la Carnia (per Arta), Sondrio (per Bormio e Santa Caterina), Serravalle Scrivia (per Voltaggio).

Termini Imerese, Telese Cerreto, Tivoli (per Acque Albule), Torre Annunziata, Tortona (per Rivanazzano e Salice).

Voghera (per Rivanazzano e Salice), Viterbo P. F., Varallo-Sesia.

STAZIONI BALNEARI

(*Periodo* 15 *giugno*-30 *settembre*).

a) stazioni della linea Ventimiglia-Genova;

b) stazioni della linea Genova-Viareggio;

c) Pisa (per Marina di Pisa), Livorno, Castiglioncello, Antignano, Ardenza, Cecina (per Cecina M.), S. Vincenzo, Orbetello (per Porto S. Stefano e per Port'Ercole), Civitavecchia, S. Marinella, Palo (per Ladispoli), Terracina, Gaeta, Formia, Napoli, San Giovani Teduccio, Portici, Torre del Greco, Castellamare di Stabia, Salerno, Agropoli, Casal Velino, Pisciotta, Capitello, Sapri, Praia di Ajeta, Scalea, Cirella Majerà, Diamante, Belvedere, Cetraro, Acquappesa, Fuscaldo, Paola, S. Lucido, Amantea, S. Eufemia Marina, Pizzo, Briatico, Tropea, Nicotera, Scilla, Cannitello, Villa S. Giovanni, Reggio di Calabria, Siderno Marina, Soverato, Catanzaro Marina, Cotrone, Trebisacce, Taranto;

d) Venezia, Chioggia, Bellaria, Cervia, Cesenatico, Viserba;

e) stazioni della linea Rimini-Ancona-Termoli;

f) Trani, Bari;

g) Messina, Palermo, Licata, Porto Empedocle, Pozzallo, Catania, Siracusa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale reggente
R. DE CORNÈ.

Allegato all'Ordine di servizio N. 8v-1915.

Prezzi dei biglietti di andata e ritorno individuali per viaggi alle stazioni termali e balneari.

Chilometri	PREZZI			Chilometri	PREZZI		
	I Classe	II Classe	III Classe		I Classe	II Classe	III Classe
	—	—	—	—	—	—	—
150	33.10	22.60	14.25	—	—	—	—
151	33.30	22.75	14.35	181	39.95	27.25	17.20
152	33.55	22.90	14.45	182	40.15	27.40	17.25
153	33.75	23.05	14.55	183	40.40	27.55	17.35
154	34.00	23.20	14.65	184	40.60	27.70	17.45
155	34.20	23.35	14.75	185	40.85	27.85	17.55
156	34.40	23.50	14.80	186	41.05	28.00	17.65
157	34.65	23.65	14.90	187	41.25	28.15	17.75
158	34.85	23.80	15.00	188	41.50	28.30	17.85
159	35.10	23.95	15.10	189	41.70	28.45	17.95
160	35.30	24.10	15.20	190	41.90	28.60	18.00
161	35.50	24.25	15.30	191	42.15	28.75	18.10
162	35.75	24.40	15.40	192	42.35	28.90	18.20
163	35.95	24.55	15.50	193	42.60	29.05	18.30
164	36.15	24.70	15.55	194	42.80	29.20	18.40
165	36.40	24.85	15.65	195	43.00	29.40	18.50
166	36.60	25.00	15.75	196	43.25	29.55	18.60
167	36.85	25.15	15.85	197	43.45	29.70	18.70
168	37.05	25.30	15.95	198	43.70	29.85	18.80
169	37.25	25.45	16.05	199	43.90	30.00	18.85
170	37.50	25.60	16.15	200	44.10	30.15	18.95
171	37.75	25.75	16.25	201	44.35	30.30	19.05
172	38.00	25.90	16.35	202	44.55	30.45	19.15
173	38.20	26.05	16.40	203	44.75	30.60	19.25
174	38.40	26.20	16.50	204	45.00	30.75	19.35
175	38.65	26.35	16.60	205	45.20	30.90	19.45
176	38.85	26.50	16.70	206	45.45	31.05	19.55
177	39.05	26.65	16.80	207	45.65	31.20	19.60
178	39.30	26.80	16.90	208	45.85	31.35	19.70
179	39.50	26.95	17.00	209	46.15	31.50	19.80
180	39.75	27.10	17.10	210	46.35	31.65	19.90

Chilometri	PREZZI I Classe	II Classe	III Classe
211	46.60	31.80	20.00
212	46.80	31.95	20.10
213	47.00	32.10	20.20
214	47.25	32.25	20.30
215	47.45	32.40	20.40
216	47.65	32.55	20.45
217	47.90	32.70	20.55
218	48.10	32.85	20.65
219	48.35	33.00	20.75
220	48.55	33.15	20.85
221	48.75	33.30	21.00
222	49.00	33.45	21.10
223	49.20	33.60	21.20
224	49.45	33.75	21.30
225	49.65	33.90	21.35
226	49.85	34.05	21.45
227	50.10	34.20	21.55
228	50.30	34.35	21.65
229	50.50	34.50	21.75
230	50.75	34.65	21.85
231	50.95	34.80	21.95
232	51.20	34.95	22.05
233	51.40	35.10	22.10
234	51.60	35.25	22.20
235	51.85	35.40	22.30
236	52.05	35.55	22.40
237	52.30	35.70	22.50
238	52.50	35.85	22.60
239	52.70	36.00	22.70
240	52.95	36.15	22.80
241	53.15	36.30	22.90
242	53.35	36.45	22.95
243	53.60	36.60	23.05
244	53.80	36.75	23.15
245	54.05	36.90	23.25
246	54.25	37.05	23.35
247	54.45	37.20	23.45
248	54.75	37.35	23.55
249	54.95	37.50	23.65
250	55.15	37.60	23.70
251	55.40	37.80	23.80
252	55.60	37.95	23.90
253	55.85	38.10	24.00
254	56.05	38.25	24.10
255	56.25	38.40	24.20
256	56.50	38.55	24.30
257	56.70	38.70	24.40
258	56.95	38.85	24.50
259	57.15	39.00	24.55
260	57.35	39.15	24.65
261	57.60	39.30	24.75
262	57.80	39.45	24.85
263	58.00	39.60	24.95
264	58.25	39.75	25.05
265	58.45	39.90	25.15
266	58.70	40.05	25.25
267	58.90	40.20	25.35
268	59.10	40.35	25.40
269	59.35	40.50	25.50
270	59.55	40.65	25.60
271	59.80	40.80	25.70
272	60.00	40.95	25.80
273	60.20	41.10	25.90
274	60.45	41.25	26.00
275	60.65	41.40	26.10
276	60.85	41.55	26.15
277	61.10	41.70	26.25
278	61.30	41.85	26.35
279	61.55	42.00	26.45
280	61.75	42.15	26.55
281	61.95	42.30	26.65
282	62.20	42.45	26.75
283	62.40	42.60	26.85
284	62.65	42.75	26.95
285	62.90	42.90	27.00
286	63.10	43.05	27.10
287	63.35	43.20	27.20
288	63.55	43.35	27.30
289	63.75	43.50	27.40
290	64.00	43.65	27.50

Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe	Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe
—	—	—	—	—	—	—	—
291	64.20	43.80	27.60	**331**	73.05	49.85	31.40
292	64.45	43.95	27.70	**332**	73.25	50.—	31.50
293	64.65	44.10	27.80	**333**	73.45	50.15	31.60
294	64.85	44.25	27.85	**334**	73.70	50.30	31.70
295	65.10	44.40	27.95	**335**	73.90	50.45	31.80
296	65.30	44.55	28.05	**336**	74.15	50.60	31.90
297	65.55	44.70	28.15	**337**	74.35	50.75	31.95
298	65.75	44.85	28.25	**338**	74.55	50.90	32.05
299	65.95	45.00	28.35	**339**	74.80	51.05	32.15
300	66.20	45.15	28.45	**340**	75.—	51.20	32.25
301	66.40	45.30	28.55	**341**	75.20	51.35	32.35
302	66.60	45.45	28.60	**342**	75.45	51.50	32.45
303	66.85	45.60	28.70	**343**	75.65	51.65	32.55
304	67.05	45.75	28.80	**344**	75.90	51.80	32.65
305	67.30	45.90	28.90	**345**	76.10	51.95	32.70
306	67.50	46.05	29.00	**346**	76.30	52.10	32.80
307	67.70	46.25	29.10	**347**	76.55	52.25	32.90
308	67.95	46.40	29.20	**348**	76.75	52.40	33.—
309	68.15	46.55	29.30	**349**	77.—	52.55	33.10
310	68.40	46.70	29.45	**350**	77.20	52.70	33.20
311	68.60	46.85	29.50	**351**	77.40	52.85	33.30
312	68.80	47.00	29.60	**352**	77.65	53.—	33.40
313	69.05	47.15	29.70	**353**	77.85	53.15	33.50
314	69.25	47.30	29.80	**354**	78.05	53.30	33.55
315	69.45	47.45	29.90	**355**	78.30	53.45	33.65
316	69.70	47.60	30.00	**356**	78.50	53.60	33.75
317	69.90	47.75	30.10	**357**	78.75	53.75	33.85
318	70.15	47.90	30.20	**358**	78.95	53.90	33.95
319	70.35	48.05	30.25	**359**	79.15	54.05	34.05
320	70.55	48.20	30.35	**360**	79.40	54.20	34.15
321	70.80	48.35	30.45	**361**	79.60	54.35	34.25
322	71.00	48.50	30.55	**362**	79.90	54.55	34.35
323	71.30	48.65	30.65	**363**	80.10	54.70	34.40
324	71.50	48.80	30.75	**364**	80.30	54.85	34.50
325	71.70	48.95	30.85	**365**	80.55	55.—	34.60
326	71.95	49.10	30.95	**366**	80.75	55.15	34.70
327	72.15	49.25	31.05	**367**	80.95	55.30	34.80
328	72.35	49.40	31.10	**368**	81.20	55.45	34.90
329	72.60	49.55	31.20	**369**	81.40	55.60	35.—
330	72.80	49.70	31.30	**370**	81.65	55.75	35.10

Chilometri	PREZZI I Classe	II Classe	III Classe	Chilometri	PREZZI I Classe	II Classe	III Classe
371	81.85	55.90	35.15	**401-405**	88.90	60.65	38.25
372	82.05	56.05	35.25	**406-410**	90.00	61.40	38.70
373	82.30	56.20	35.35	**411-415**	91.10	62.15	39.20
374	82.50	56.35	35.45	**416-420**	92.20	62.95	39.65
375	82.70	56.45	35.55	**421-425**	93.30	63.70	40.10
376	82.95	56.60	35.65	**426-430**	94.40	64.45	40.60
377	83.15	56.75	35.75	**431-435**	95.50	65.20	41.05
378	83.40	56.90	35.85	**436-440**	96.65	65.95	41.55
379	83.60	57.05	35.95	**441-445**	97.75	66.70	42.00
380	83.80	57.20	36.—	**446-450**	98.85	67.45	42.50
381	84.05	57.35	36.10	**451-455**	99.90	68.20	42.95
382	84.25	57.50	36.20	**456-460**	101.00	68.95	43.40
383	84.50	57.65	36.30	**461-465**	102.10	69.70	43.90
384	84.70	57.80	36.40	**466-470**	103.20	70.45	44.35
385	84.90	57.95	36.50	**471-475**	104.30	71.20	44.85
386	85.15	58.10	36.60	**476-480**	105.45	72.00	45.30
387	85.35	58.25	36.70	**481-485**	106.55	72.75	45.75
388	85.55	58.40	36.75	**486-490**	107.65	73.50	46.30
389	85.80	58.55	36.85	**491-495**	108.75	74.25	46.75
390	86.—	58.70	36.95	**496-500**	109.85	75.00	47.25
391	86.25	58.85	37.05	**501-505**	110.95	75.70	47.70
392	86.45	59.—	37.15	**506-510**	112.05	76.45	48.20
393	86.65	59.15	37.25	**511-515**	113.10	77.20	48.65
394	86.90	59.30	37.35	**516-520**	114.25	77.95	48.90
395	87.10	59.45	37.45	**521-525**	115.35	78.70	49.50
396	87.35	59.60	37.55	**526-530**	116.45	79.45	49.50
397	87.55	59.75	37.60	**531-535**	117.55	80.25	50.10
398	87.75	59.90	37.75	**536-540**	118.65	81.—	50.10
399	88.05	60.05	37.85	**541-545**	119.75	81.75	50.70
400	88.25	60.20	37.95	**546-550**	120.85	82.50	50.70

N. B. — Per distanze superiori a 550 Km. non sono concessi speciali ribassi.

Circolare N. 31R (C.).

Congresso della società degli ingegneri ed architetti italiani in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno, o in entrambi i viaggi, intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviario-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 15 al 23 maggio 1915.

Ritorno: dal 20 al 28 maggio 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 32R (C.).

I. Congresso del Consiglio direttivo dell'Unione delle Camere di Commercio in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno, o in entrambi i viaggi, intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviario-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 18 maggio 1915.

Ritorno: dal 17 al 22 maggio 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Roma, 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80

SENTENZE

Pensione eccezionale. - Liquidazione giudiziaria di maggiore indennità di infortunio. - Revoca del provvedimento sulla pensione. - Nuova liquidazione. - Decorrenza.

Il Consiglio di Amministrazione ha facoltà di revocare la deliberazione di liquidazione della pensione eccezionale, quando per effetto di un giudicato viene aumentata la misura della indednnità d'infortunio e deve quindi ridursi, in corrispondenza dell'aumento della indennità, il supplemento eccezionale di pensione.

In tal caso la riduzione ha luogo con decorrenza, non dal giorno della liquidazione giudiziale dell'indennità o del pagamento o versamento della medesima alla Cassa nazionale di previdenza, ma da quello dell'esonero.

CORTE DEI CONTI S. U., decisione 20 novembre 1914 - Loffredo Pietro contro FF. SS.

Decisione sul ricorso presentato dal signor Loffredo Pietro, già deviatore ferroviario, avverso la deliberazione 30 giugno 1911 N. 141 del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

La Corte dei Conti Sezizoni Unite:

Omissis.

CONSIDERATO IN DIRITTO.

Che la Corte deve innanzi tutto esaminare se sia esatto quanto afferma il ricorrente, che cioè il Consiglio di amministrazione delle ferrovie non avrebbe potuto pronunciare la revoca della sua

precedente deliberazione del 28 luglio 1910, come fece con deliberazione impugnata. Nessun argomento deduce il ricorrente a sostegno di tale osservazione, la quale trova la sua confutazione nel concetto che, a prescindere dal terminare il vero carattere delle deliberazioni adottate in materia di pensione dal Consiglio predetto, non è dubbio che nella specie la prima liquidazione di pensione poggiava sul fatto che la indennità d'infortunio assegnata al Loffredo in via amministrativa era costituita dalla somma capitale di lire 2398,86 e che per questa ragione gli fu accordato il supplemento eccezionale in lire 173,44 che rappresentava appunto la differenza tra il trattamento privilegiato diminuito della pensione normale e la rendidta vitalizia calcolata in base alla indennità liquidata. Ora, siccome il fondamento dei calcoli dai quali ha avuto vita la prima liquidazione non poteva dirsi definitivo ma soggetto a modifiche, tanto che (come in fatto avvenne) l'interessato domandò in via giudiziale una indennità maggiore che gli fu accordata, ne segue che a torto dovrebbe dirsi definitiva la relativa deliberazione che era rigorosamente esatta allo stato degli atti, ma che aveva in se stessa insita e congenita la possibilità della revoca.

Un altra ragione, oltre la variazione avvenuta nell'ammontare dell'indennità d'infortunio, rendeva necessaria la modifica della primitiva deliberazione, la sopravvenienza cioè, della legge 13 aprile 1911 N. 310 che rese valutabile agli effetti della pensione anche il periodo di un anno e sei mesi di compartecipazione del Loffredo al Consorzio di mutuo soccorso.

Ne è da omettere che la riforma per questo titolo riuscì vantaggiosa al Loffredo, perchè senza l'applicazione di detta legge al ricorrente sarebbe stata liquidata la pensione complessiva di L. 394, compreso il supplemento di lire 15 rappresetante la differenza tra la somma della pensione normale (L. 379) con la rendita vitalizia costituita dalla nuova indennità (lire 324) e la pensione privilegiata che allora risultava in lire 718, mentre, applicandosi la legge in parola, la sola pensione normale di L. 408 supera la cifra complessiva suddetta.

Che ugualmente sprovviste di ogni dimostrazione sono le lagnanze mosse dal ricorrente circa il calcolo materiale dell'assegno

che gli è stat liquidato. L'esattezza invece di quel calcolo è fuori dubbio poichè esso è la risultante rigorosa della applicazione delle norme vigenti per la liquidazione delle pensioni agli agenti ferroviari, giusta il disposto degli art. 17, 18, e 19 del Testo Unico, approvato con R. decreto 22 aprile 1909 N. 229. È poi da osservare a questo riguardo che è errata la base da cui parte il ricorrente pei calcoli da lui eseguiti, giacchè egli afferma di essere entrato in servizio il 1° agosto 1893, mentre dall'estratto matricolare esistente in atti emerge che il servizio utile per lui ebbe inizio dal 1° gennaio 1895, cioè 17 mesi più tardi.

Che destituite di fondamento si presentano le doglianze del ricorrente a riguardo della decorrenza della nuova pensione che con la seconda deliberazione è stata fissata pel 1° luglio 1910, cioè dal giorno in cui egli venne esonerato definitivamente dal servizio. Assume il ricorrente che siccome la diminuzione della pensione da lui subìta di fronte alla prima liquidazione è dovuta alla maggiore rendita vitalizia costituita dalla nuova indennità, che nella specie ha prodotto per la sua entità la totale eliminazione del supplemento eccezionale, non dovrebbe di ciò tenersi conto se non dal giorno della nuova deliberazione, la quale basò i suoi calcoli sull'ammontare della indennità che gli fu attribuita dall'autorità giudiziaria. Per convincersi della inaccettabilità di tale ragionamento basta riflettere che sarebbe un non senso il parlare di pensioni di diverso ammontare a seconda dei varî periodi, ma essendo nemmeno discutibile che la pensione stabilita dalla legge con norme speciali deve essere applicata con criterio unico, e deve, per necessaria conseguenza, decorrere nella sua totalità dal giorno in cui l'agente ha spezzato definitivamente i vincoli con l'amministrazione.

Ammesso pertanto (come si è più sopra dimostrato) che l'amministrazione avesse la facoltà di modificare o di revocare la precedente deliberazione la logica esige che tale revoca debba avere effetto *ex tunc*, appunto per evitare l'assurdo che due o più deliberazioni difformi abbiano tutte vita e possano essere applicate pei singoli periodi che rispettivamente le riguardano. In altri termini, avvenuta la revoca della prima deliberazione, a questa si sostituisce la seconda, la quale altro dovere non ha circa la

decorrenza che quello di fissarla dal giorno del definitivo licenziamento.

Quindi è che il caso attuale in nulla differisce da qualsiasi altra liquidazione comune ed ordinaria, tenuto presente che non si può tener conto che della seconda deliberazione, emessa sia pure con ritardo che non influisce sulla decorrenza, presumendosi che la prima non avesse mai esistito.

A ciò aggiungasi che giusta il 5° comma dell'art. 11 del Testo unico 31 gennaio 1904, n. 51, è doveroso il pagamento degli interessi commerciali in caso di ritardo nel pagamento della indennità e sono appunto questi interessi che compensano l'agente dei danni subiti a causa del ritardato versamento capitale.

Quindi, qualunque sia il tempo in cui avvenga tale pagamento effettivo, le norme di liquidazione della pensione privilegiata rimangono inalterate in ordine al calcolo della rendita vitalizia rappresentata dalla indennità, calcolo che è il fondamento della operazione occorrente per determinare la cifra a cui deve ascendere la detrazione del supplemento eccezionale.

Che poi, per le circostanze, particolari del caso e segnatamente per fatto che la sentenza del Tribunale di Napoli confermata da quella Corte di Appello non abbia condannato agli interessi la amministrazione delle ferrovie, e che, al Loffredo tali interessi non siano stati pagati, ciò non costituisce una ragione sufficiente per deviare dalle norme legali di liquidazione.

Ad ogni modo la Corte, la quale ha dalla legge il solo compito di esaminare la regolarità di una liquidazione, non potrebbe ora, senza uscire dalla sfera delle sue attribuzioni, decidere se la amministrazione ferroviaria, non ostante le suddette sentenze, abbia sempre l'obbligo del pagamento degli interessi, il quale obbligo soltanto potrebbe giustificare una negata retroattività della seconda deliberazione col conseguente diritto nel Loffredo di trattenere il dippiù percetto.

Agli effetti del presente giudizio basta alla Corte il rilevare che la deliberazione impugnata nella parte concernente la decorrenza è pienamente conforme alle norme che regolano le pensioni in parola, e ciò solo giustifica il rigetto del reclamo. Che se in dipendenza di tale liquidazione, che la Corte nella sua competenza

trova regolare sorgano per peculiari circostanze, ragioni di contestazioni circa ragguagli di debiti o crediti dell'agente verso la amministrazione e viceversa è manifesto che tali contestazioni debbono seguire la via ordinaria.

Che le spese seguono la soccombenza.

Per questi motivi rigetta il ricorso.

Liquidazione di pensione. - Infortuni. - Perizia giudiziale e perizia amministrativa. - Contraddittorietà. - Cosa giudicata. - Sua influenza agli effetti. - Provvedimento di pensione. - Competenza della Corte dei Conti.

Le sentenze dell'autorità giudiziaria, pronunciate nelle cause di risarcimento di danno o d'indennità di infortunio, non hanno valore di cosa giudicata, in quanto riguarda la determinazione del nesso di causalità fra la inabilità al servizio e l'infortunio, agli effetti del trattamento di quiescenza.

La Corte dei Conti può quindi sempre esaminare e decidere secondo il proprio convincimento, le questioni relative al suddetto nesso di causalità, senza essere vincolata da eventuali decisioni emesse al riguardo dal magistrato ordinario.

CORTE DEI CONTI, S. U. — Decisione 12 febbraio 1915. — D'Amato Giovanni contro Ferrovie Stato.

Decisione sul richiamo presentato dal sig. Giovanni D'Amato, già operaio ferroviario, avverso la deliberazione 8 maggio 1913 con la quale il Consiglio di amministrazione delle FF. SS. gli conferì il sussidio per una sola volta in L. 125.

La Corte dei Conti - Sezioni Unite.

RITENUTO IN FATTO.

Verso la fine del gennaio 1909 l'operaio ferroviario D'Amato Giovanni del deposito locomotive di Salerno, si denunziò ammalato.

Sottoposto a visita del medico di reparto, fu riconosciuto affetto da contusione escoriata al ginocchio sinistro e dichiarato guaribile in 15 giorni; di fatti il 18/2 successivo il D'Amato riprese servizio, ma alla fine del giugno egli ricadde ammalato in conseguenza della contusione suddetta, ed il 18 settembre dovette essere ricoverato all'ospedale ove rimase degente fino al 18 marzo 1910 senza guarigione; che anzi, sottoposto a visita collegiale il 9 novembre detto anno, furono in esso riscontrati gravi sintomi di tabe dorsale con artropatia tabetica consecutiva; e quindi dichiarato non più idoneo al servizio per malattia inemendabile, onde venne definitivamente esonerato dal servizio il 1° gennaio 1911.

Frattanto il D'Amato con atto 26 agosto 1910, aveva citato l'amministrazione innanzi al Tribunale di Salerno, sostenendo che la sua malattia fosse la conseguenza di una caduta in servizio, e chiedendo il risarcimento dei danni per la mancata denuncia dell'infortunio da parte dell'amministrazione, per la coercizione alla continuazione del lavoro, quando egli era nella assoluta impossibilità di sostenerlo, e per omissione di congrue e tempestive cure.

L'amministrazione, sebbene, da indagini fatte, fosse risultato che il D'Amato la sera del 5 febbraio 1909 mentre lavorava, era caduto riportando una contusione alla gamba, in base ai pareri degli uffici sanitari interpellati, i quali avevano ritenuto che la tabe dorsale del D'Amato era dovuta esclusivamente ad una malattia del midollo spinale indipendente da qualsiasi evento di servizio, si oppose all'azione di risarcimento promossa dall'agente; ma il Tribunale con sentenza 7 aprile-5 maggio 1911, ordinò la prova testimoniale ed una perizia. Il dott. Conforti incaricato di questa, nella sua relazione condivise la diagnosi di tabe dorsale fatta dai sanitari dell'amministrazione, ma circa la causa della malattia non esitò di attribuirla al trauma sofferto. E in seguito alle risultanze dell'esame testimoniale, ed alle conclusioni del pe-

rito dott. Conforti, il Tribunale di Salerno con sentenza 31 maggio-13 giugno 1912, ritenne in colpa gli agenti dell'amministrazione per aver omesso di denunciare l'infortunio, dichiarò che per tale colpa dovesse corrispondersi l'indennità di legge e condannò l'amministrazione al pagamento a favore del D'Amato della somma di L. 6264 oltre gli accessori.

Il D'Amato, valendosi della clausola di esecuzione provvisoria di cui era munita la sentenza, procedè a pignoramento presso la cassa della stazione di Salerno, e riscosse la somma, in seguito a che l'amministrazione ferroviaria non ritenne più opportuno di appellare dalla sentenza del Tribunale, in quanto, anche nella ipotesi di esito favorevole, sarebbe stato, date le condizioni economiche del D'Amato, impossibile il ricupero della somma pagata .

Ma restava a provvedere circa il trattamento di quiescenza spettante all'agente anzidetto in seguito all'esonero; e in proposito fu nuovamente interpellato il Servizio sanitario il quale, con diffuso parere 20 febbraio 1913, escluse qualsiasi rapporto di causalità fra il trauma sofferto dal D'Amato e la tabe dorsale per la quale questi venne esonerato dal servizio.

Perciò il Consiglio di amministrazione, con deliberazione 8 maggio 1913, respinse la domanda di pensione eccezionale e liquidò al D'Amato il sussidio per una sola volta di L. 125, non avendo egli alla data dell'esonero compiuti dieci anni di servizio utile per la pensione.

Contro tale provvedimento, notificato il 26 giugno 1913, l'interessato, con atto notificato all'amministrazione delle ferrovie il 26 luglio 1913, ha ricorso alle Sezioni unite di questa Corte deducendo:

1° Che il giudicato si forma non solo sulla cosa domandata, ma anche sulle premesse essenziali ed inscindibili del dispositivo, le quali, nel loro insieme costituiscono il rapporto controverso.

Il D'Amato chiese la rivalsa del danno per il preteso titolo che egli era stato vittima dell'infortunio e che nell'infortunio mettessero capo il suo stato d'inabilità e la messa in quiescenza. L'amministrazione convenuta, negò così l'infortunio come il rapporto di causalità tra il medesimo e la infermità. Per la natura

della eccezione e delle difese, il contrasto giudiziario fu ampio su entrambi i suindicati estremi di fatto, costituenti la materia della istruttoria, prova testimoniale e perizia, e della pronuncia del magistrato; e la condanna al pagamento della indennità, non che la illazione del giudizio emesso su tutta la controversia, onde, sostiene il ricorrente, il Consiglio di amministrazione ha violato il giudicato e l'art. 1351 del C. C., allorquando si è trincerato sui pareri del servizio sanitario dimostrati fallaci ed inattendibili e tali irretrattabilmente dichiarati;

2° che ritenuto l'infortunio ed il rapporto di causalità tra il medesimo e la messa in quiescenza, la Corte non può non dichiarare applicabile al D'Amato l'art. 18 del testo unico 22 aprile 1909, N. 229, violato dal Consiglio di amministrazione.

Chiede quindi, che gli venga riconosciuto il diritto al trattamento eccezionale ai sensi della disposizione surricordata e sia condannata l'amministrazione alle spese tutte del giudizio, compreso l'onorario di avvocato.

Con memoria 29 aprile 1914, notificata al ricorrente il 4 maggio e trasmessa alla Corte il 12 successivo il Servizio legale delle ferrovie, a difesa dell'amministrazione, ha dedotto la infondatezza della tesi svolta dal D'Amato circa il giudicato che si sarebbe formato con la sentenza del Tribunale di Salerno, accettata dall'amministrazione per meri concetti di opportunità e convenienza.

In quanto al merito poi la difesa delle ferrovie, basandasi sul rapporto 20 febbraio 1913, che esibisce, del Servizio sanitario, e sull'avviso espresso da autorità mediche, citate nel rapporto stesso, e del sig. prof. Murri, sostiene che la tabe dorsale non possa avere origine traumatica e che quindi cade la conclusione cui venne il perito nominato dal Tribunale, imperniata tutta sul concetto di tale origine.

Critica inoltre la relazione peritale del medico incaricato, in quanto non avrebbe fatto tutte quelle ricerche, indagini ed analisi dirette a stabilire che il D'Amato non avesse sofferto di sifilide; alla cui azione la scienza attribuisce la causa unica della tabe dorsale, e per questi motivi conclude, che la Corte in via principale voglia rigettare il ricorso del D'Amato, e subordinatamente ordinare l'invio degli atti all'Ispettorato di Sanità Mi-

litare, perchè esprima il suo parere su la tabe da cui il D'Amato è affetto, se debba agli effetti del testo unico 22 aprile 1909, N. 229, considerarsi cagionata da trauma riportata per causa di servizio.

Il Procuratore generale, rappresentante presso la Corte dei Conti del Pubblico Ministero, a cui il ricorso e gli atti furono comunicati, ha, nelle sue conclusioni scritte il 1° ottobre 1914 e regolarmente notificate alle parti in causa, considerato:

Che la sentenza 31 maggio 1912, con la quale il Tribunale di Salerno accogliendo la domanda del D'Amato, condannò l'amministrazione delle ferrovie dello Stato al pagamento di una indennità a favore dell'attuale ricorrente a titolo di risarcimento di danni per l'infortunio non può aver forza di giudicato nella presente controversia.

L'art. 1351 del Codice civile, invero, stabilisce che l'autorità della cosa giudicata, non ha luogo se non relativamente a ciò che ha formato soggetto della sentenza. È necessario che la cosa domandata sia la stessa; che la domanda sia fondata sulla medesima causa; che la domanda sia tra le medesime parti e proposta da esse e contro di esse nella medesima qualità.

Ora, mentre la legge richiede un triplice ordine di identità; identità subbiettiva, obbiettiva e di causa, perchè si possa utilmente invocare l'autorità del giudicato, nella specie non si riscontra che quella dei subbietti, mentre diversi sono l'obbietto e la causa petendi. Di fatto, nel primo giudizio il D'Amato chiedeva il risarcimento dei danni per l'infortunio patito, mentre ora invoca la pensione eccezionale; e mentre allora fondava il suo diritto sulla colpa dell'amministrazione, in questa sede la domanda è basata su tutt'altri motivi, costituenti i requisiti della pensione eccezionale, giusta le disposizioni contenute nel testo unico 22 aprile 1909, N. 229.

In merito, rileva il Procuratore generale, la Corte è chiamata a risolvere, indipendentemente da quanto potè ritenere il Tribunale di Salerno, se la tabe dorsale, onde il D'Amato fu esonerato dal servizio, dipende o meno dal trauma riportato in servizio.

A sostegno della tesi affermativa sta la perizia del dott. Conforti, dalla quale il Tribunale di Salerno motivò la sentenza che concedette la indennità per risarcimento dei danni a favore del

D'Amato, nonchè gli altri elementi raccolti coi mezzi istruttori ordinati dal Tribunale stesso; per la negativa stanno invece i pareri dei sanitari dell'amministrazione e specialmente il rapporto 20-2-1913 che esclude ogni origine traumatica nella infermità del ricorrente.

La difesa delle ferrovie poi conforta i pareri tecnici dei sanitari dell'amministrazione con la parola del prof. Murri del quale riporta un passo di conferenza recentemente tenuta all'Associazione Sanitaria Milanese.

Ma in questo conflitto di pareri tecnici sopra una questione eminentemente scientifica, circa la origine della tabe dorsale, non sembra opportuno che la Corte si pronunzi se non dopo che in proposito abbia espresso il suo avviso uno dei Corpi sanitari consultivi dello Stato, previa, occorrendo, visita diretta dell'infermo.

Che pertanto sembra potersi accogliere la subordinata proposta fatta dalla difesa delle ferrovie.

Conclude quindi il Procuratore generale chiedendo che la Corte plenaria; voglia con pronuncia interlocutoria, ordinare l'invio degli atti del giudizio all'Ispettorato di Sanità Militare, il quale, presa visione degli atti stessi e delle comunicazioni che le parti intendessero fare, e visitando, occorrendo, il ricorrente D'Amato, entro un congruo termine, si pronunzi circa il rapporto esistente fra la infermità del ricorrente stesso, ed il trauma patito nel gennaio 1909.

Con memoria aggiunta al ricorso pervenuta alla Corte il 5 dicembre 1914 i difensori del D'Amato sostengono i motivi del ricorso stesso e più ampiamente li svolgono in altra memoria pervenuta alla Corte il 29 gennaio 1915 e nella quale si afferma che l'infortunio non è a porre in dubbio, che il D'Amato è affetto da tabe dorsale, malattia inguaribile che lo ha reso inabile al lavoro per causa unica del trauma sofferto, il quale, anche per la trascuranza dell'amministrazione a denunciarlo, ha prodotta la sentenza di condanna del Tribunale di Salerno, condanna che però è fondata sull'evento di servizio, su di che si è formato il giudicato, giacchè passano in giudicato non solo il dispositivo, ma benanche le premesse essenziali ed inscindibili che nel loro complesso costituiscono il rapporto controverso, rapporto che identico permane nella domanda di pensione eccezionale, chiesta e ne-

gata dall'amministrazione e per la quale il D'Amato ricorre in appello innanzi le Sezioni unite della Corte.

Che non hanno fondamento le obbiezioni dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato nelle quali si vuol negare il rapporto di causa ad effetto fra il trauma che ha portato alla amputazione della gamba e la inabilità conseguente al servizio, poichè, per la sentenza anteriore ormai irretrattabile, è esclusa la contestazione di un punto riconosciuto nella sentenza medesima neppure se in base ad esso si domandi qualche altra cosa, poichè la amministrazione negò il rapporto fra l'evento e la conseguenza fatale, mentre tale rapporto fu riconosciuto e affermato dal magistrato.

In via subordinata poi, si impugnano recisamente le affermazioni dell'amministrazione sul merito della disputa.

Con istanza infine pervenuta alla Corte il 10 dicembre 1914 il difensore del D'Amato ha chiesta la fissazione di udienza per la discussione della causa, udienza che fu stabilita in quella odierna con decreto di S. E. il Presidente in data 11-1-915, notificato all'amministrazione il giorno 30 successivo.

Tutto ciò premesso la Corte ha considerato.

IN DIRITTO.

Perchè l'autorità della cosa giudicata abbia luogo occorre essenzialmente che vi sia un triplice ordine di identità, subbiettiva, obbiettiva e di causa, che non si riscontra nella fattispecie proposta alla Corte.

Invero la sentenza 31 maggio 1912, con la quale il Tribunale di Salerno accogliendo la domanda del D'Amato, condannò l'amministrazione delle FF. SS. al pagamento di indennità di favore del ricorrente attuale a titolo di risarcimento di danni per l'infortunio patito, è in effetti intervenuta a stabilire un rapporto di diritto fra le parti, amministrazione delle FF. SS. e D'Amato, per cui si ha la identità di subbietti nel giudizio che ora si svolge innanzi la Corte dei Conti.

Però mancano affatto, nel caso, le altre due identità volute dall'art. 1351 C. C., per formare l'autorità del giudicato, e cioè l'identità della cosa domandata, l'identità della causa sulla quale

fondasi la ragione della domanda e del decidere. Manca l'identità della cosa domandata, perchè al Tribunale di Salerno il D'Amato ha chiesta una idennità di infortunio mentre alla Corte in appello chiede l'assegnazione della pensione eccezionale, cosa ben diversa.

Manca l'identità della causa, imperocchè la richiesta della indennità di infortunio oltre che nel fatto per sè stesso, trova fondamento sulla colpa civile dell'amministrazione per non avere essa denunciato a tempo l'infortunio, per la mancanza delle cure necessarie, e per aver costretto l'agente al lavoro quando ancora non era in grado di sopportarlo, circostanze tutte concomitanti a creare il fondamento della domanda di indennizzo, che per la misura si fonda sulla legge degli infortuni, mentre la domanda di pensione privilegiata trova fondamento pienamente nella legge delle pensioni, la quale stabilisce ben altri e diversi criteri per la concessione della pensione stessa e che non hanno alcun rapporto diretto nè colla colpa civile, nè colla legge degli infortuni sul lavoro.

Data quindi la diversità dell'oggetto e della causa, non è assolutamente ammissibile di opporre all'apprezzamento della Corte, unico giudice competente in materia di pensioni, il giudicato formatosi sulla pronuncia del magistrato ordinario in merito alla causa che diede origine al risarcimento di danni; e tale inammissibilità appare ancora più evidente considerando che se altrimenti si volesse ritenere, si verrebbe a spostare la giurisdizione di appello in materia di pensioni degli impiegati ferroviari, dalla Corte dei Conti, a cui unicamente la legge l'ha affidata, al magistrato ordinario che in tale materia è incompetente, giacchè una volta ammessa la formazione del giudicato ordinario sulla base essenziale del diritto a pensione privilegiata, la Corte dei Conti, magistrato di appello, non avrebbe più facoltà di esaminare e valutare tale causa ai sensi della legge sulle pensioni ed in confronto alle deduzioni favorevoli o contrarie delle parti contendenti, e l'azione sua si ridurrebbe ad una semplice trasmissione di atti al Consiglio di amministrazione delle FF. SS., per le ulteriori provvidenze, cosa questa che il legislatore non ha certamente voluto, investendo la Corte dei Conti della giurisdizione di appello sulla materia senza alcuna limitazione o restrizione.

Che quindi la eccezione proposta, riguardo alla autorità del giudicato formatosi sulla sentenza del Tribunale di Salerno, non possa essere accolta, per ciò che attiene alla domanda di pensione privilegiata avanzata in prima sede al Consiglio di amministrazione delle FF. SS.;, ed in appello innanzi questa Corte dei Conti.

Che in merito, nella discordanza dei pareri emessi dai tecnici sulla causa che trasse il D'Amato nella permanente impossibilità di continuare il servizio, sia opportuno ricorrere ad un corpo consultivo, il quale può dirimere completamente la questione.

Che però il quesito da proporsi al detto corpo tecnico consultivo debba essere posto nei suoi veri termini, cioè: se la infermità che ha prodotta la inabilità permanente al servizio del ferroviere D'Amato sia dipendente dall'evento dedotto in atti.

P. Q. M. la Corte pronunziando in via interlocutoria, ed in conformità delle conclusioni del Procuratore generale.

Ogni altra eccezione rigettata, ordina la trasmissione degli atti all'Ispettorato generale di Sanità Militare perchè questo, in base agli atti medesimi, e previa visita personale del ricorrente, esponga il suo opinamento sul quesito; se o meno la infermità che trasse l'operaio ferroviario Giovanni D'Amato nella permanente inabilità al lavoro, abbia origine nell'evento di servizio in atti dedotto.

MASSIMARIO

Contratto di trasporto. - Carico del mittente. - Inidoneità del carro. - Avaria. - Irresponsabilità del vettore.

Il mittente ha il diritto di rifiutare i carri che, pel carico della sua merce, gli vengono offerti dalla ferrovia, ma tale diritto è accompagnato dal suo obbligo di esaminare e verificare il veicolo offertogli allo scopo di accertarne il buono stato e l'idoneità.

Pertanto dopo l'accettazione lo speditore assume il rischio e il pericolo per ogni avaria che possa verificarsi per l'idoneità del carro (1).

TRIBUNALE DI ESTE. - Sentenza 19 gennaio 1915. - Filatura Canapa e Lino di Montagnana contro FF. SS.

Trasporti a domicilio. - Verifica daziaria. - Tardata resa. - Negligenza del destinatario. - Irresponsabilità del vettore.

Le ferrovie, che abbiano assunto il trasporto a domicilio di una cassa, non sono responsabili pel trascorso dei termini di resa, se l'Ufficio daziario non potè farne la verifica per mancanza delle chiavi, e se il destinatario, invitato a presenziarvi con la apertura e lo scassinamento della cassa, trascura di presentarsi.

Non è applicabile alla barriera daziaria la disposizione che autorizza il vettore a depositare nei Magazzini doganali le merci di cui debba farsi la verifica.

CASSAZIONE DI PALERMO. - Sentenza FF. SS. contro Lauria Vincenzo.

(1) Ved. Corte Appello Torino 25 giugno 1912 nel Bollettino 1912-343 e sentenza 22 ottobre 1913 del Tribunale di Napoli, Id. 1914-269.

Personale in prova. - Biennio di servizio. - Nomina a stabile. - Revoca del provvedimento. - Esonero. - Articolo 16-b del regolamento del personale.

La revoca del provvedimento col quale un agente venne nominato in pianta stabile per erroneo computo delle assenze verificatesi nel biennio di prova, lo riconduce nella posizione di semplice agente in prova e come tale è legittima la deliberazione di esonero — insindacabile a termini del regolamento del personale — colla quale egli viene poi esonerato dal servizio in base all'articolo 16-b *del regolamento medesimo.*

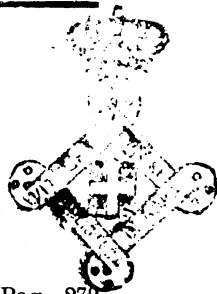
CONSIGLIO DI STATO, IV Sez. - Decisione 27 febbraio-12 marzo 1915. - Masi Francesco contro FF. SS.

ANNO VIII - N. 20

20 MAGGIO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

29 aprile 1915. — R. D. n. 573, riguardante le norme tecniche ed igieniche da osservarsi per i lavori edilizi nelle località colpite dal terremoto del 13 gennaio 1915. . . . . Pag. 279

13 maggio 1915. — R. D. n. 620 riguardante provvedimenti a favore dei militari trattenuti e richiamati alle armi. . » 302

2 » » — R. D. n. 633, che approva le norme per la difesa delle coste e per la protezione delle ferrovie in guerra . . . . » 307

10 maggio 1915. — D. M. che nomina il cav. di gr. croce ing. Giovanni Varvelli membro del Consiglio generale del traffico. . . . . » 312

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Appendice agli Ordini generali n. 17, 19 e 21-1912. — Ordinamento degli uffici compartimentali (Divisioni) dei Servizi Movimento, Trazione e Veicoli . . . . Pag. 505

Ordine di servizio n. 149. — Estensione del servizio merci nella fermata di Cascano . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 150. — Soppressione del P. L. Corso Vittorio Emanuele II e modificazioni della linea e dei segnali fra la stazione di Torino P. S. ed il bivio Crocetta . . . . » 507

Ordine di servizio n. 151. — Attivazione del doppio binario nel tratto Codroipo-Casarsa e di una sezione di blocco in corrispondenza al ponte sul Tagliamento . . . . » 508

Roma, maggio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Ordine di servizio n. 152. — Servizio merci italo-germanico . . . . . Pag. 510
Ordine di servizio n. 153. — Richiesta ed uso delle carrozze speciali. (Saloni, carrozze di I classe con saloncino, carrozze per trasporto malati e carrozze per trasporto feretri) . . . . » 511
Ordine di servizio n. 154. — Norme per l'uso dei carri Vo. (Stazioni mobili di disinfezione) . . . . » 518
Ordine di servizio n. 155. — Istituzione del servizio merci a grande velocità a Quercianella . . . . » 523
Ordine di servizio n. 156. — Attivazione del doppio binario sul tratto Albegna-Alberese . . . . » 524
Ordine di servizio n. 157. — Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento e farina di frumento in servizio interno e cumulativo italiano . . . . » 525
Ordine di servizio n. 158. — Apertura all'esercizio della fermata di S. Marino » ivi
Ordine di servizio n. 159. — Nuova classificazione e numerazione dei veicoli riscattati dalla ferrovia Aulla-Lucca . . . . » 529
Ordine di servizio n. 160. — Trasporti da eseguirsi per conto od a richiesta dei Servizi dell'Amministrazione . . . . » 535
Circolare n. 35. — Divieto di recapito delle corrispondenze private . . » 569

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

(Per memoria).

In appendice:

Circolare n. 33R. — Fiera-esposizione equina in Biella . . . . Pag. 51

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 139

R. D. 29 *aprile* 1915, *n.* 573, *riguardante le norme tecniche ed igieniche da osservarsi per i lavori edilizi nelle località colpite dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti gli articoli 3 e 9 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, convertito nella legge 1° aprile 1915, n. 476;

Viste le proposte del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, incaricato di studiare le norme tecniche ed igieniche da rendere obbligatorie per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni degli edifici pubblici e privati nei Comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto coi Nostri ministri, segretari di Stato pei lavori pubblici e per la grazia e giustizia e per i culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nei Comuni sottoindicati, colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, sono obbligatorie per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni degli edifici pubblici e privati le qui unite norme tecniche igieniche con le sanzioni, azioni e procedimenti in esse stabiliti, vistate, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 117 dell'11 maggio 1915.

PROVINCIA DI AQUILA.

Acciano — Ajelli — Alfedena — Amatrice — Antrodoco — Anversa — Aquila — Arischia — Avezzano — Bagno — Balsorano — Barete — Barisciano — Barrea.

Bisegna — Borbona — Borgocollefegato — Borgo Velino — Bugnara — Bussi sul Tirino — Cagnano Amiterno — Camarda — Campo di Giove — Canistro — Cansano — Cantalice — Capestrano — Capistrello — Caporciano — Cappadocia — Carapelle Calvisio — Carsoli — Castel di Sangro — Castel del Monte — Castel di Ieri — Castellafiume — Castel Sant'Angelo — Castelvecchio Calvisio — Castelvecchio Subequo — Celano — Cerchio — Cittaducale — Cittareale — Civita d'Antino — Cividella Alfedena — Civitella Roveto — Cocullo — Collarmele — Collelongo — Collepietro — Fagnano Alto — Fiamignano — Fontecchio — Fossa — Gagliano Aterno — Gioia de' Marsi — Goriano Sicoli — Introdacqua — Lecce nei Marsi — Leonessa — Lucoli — Luco nei Marsi — Lugnano di Villa Troiana — Magliano dei Marsi — Massa d'Albe — Micigliano — Molina Aterno — Morino — Navelli — Ocre — Ofena — Opi — Oricola — Ortona de' Marsi — Ortucchio — Ovindoli — Pacentro — Paganica — Pentima — Pereto — Pescasseroli — Pescina — Pescorocchiano — Petrella Salto — Pettorano sul Gizio — Pizzoli — Poggio Picense — Popoli — Posta — Prata d'Ansidonia — Pratola Peligna — Preturo — Prezza — Raiano — Roccacasale — Rocca di Botte — Rocca di Cambio — Rocca di Mezzo — Rocca Pia — Roio Piano.

San Demetrio nei Vestini — Sante Marie — Sant'Eusanio Forconese — San Pio delle Camere — Santo Stefano di Sessanio — San Vincenzo Valleroveto — Sassa — Scanno — Scontrone — Scoppito — Scurcola Marsicana — Secinaro — Sulmona — Tagliacozzo — Tione — Tornimparte — Trasacco — Villalago — Villa Santa Lucia degli Abbruzzi — Villa Sant'Angelo — Villa Vallelonga — Villetta Barrea — Vittorito.

PROVINCIA DI ASCOLI

Monte Vidon Combatte (per la frazione Collina).

PROVINCIA DI CAMPOBASSO

Acquaviva d'Isernia — Castellone al Volturno — Cerro al Volturno — Colli al Volturno — Filignano — Forli del Sannio — Isernia — Roccasicura — San Pietro Avellana — San Vincenzo al Volturno — Venafro.

PROVINCIA DI CASERTA

Acquafondata — Alvito — Aquino — Arce — Arpino — Atina — Belmonte Castello — Brocco — Campoli Appennino — Casalattico — Casalvieri — Cassino — Castelliri — Castrocielo — Cervaro — Colle San Magno — Conca della Campania — Fontana Liri — Fondi — Fontechiari — Isola del Liri — Mignano — Pescosolido — Picinisco — Piedimonte di San Germano — Pignataro d'Interamno.

Pontecorvo — Rocca d'Arce — Roccamonfina — Roccasecca — San Biagio di Saracinisco — San Donato Val di Comina — San Giorgio al Liri — San Giovanni Incarico — Sant'Ambregio sul Garigliano — Sant'Elia Fiumerapido — Santo Padre — San Vittore nel Lazio — Settefrati — Sora — Terelle — Vallefredda — Vallerotonda (capoluogo e frazione Valvori) — Vicalvi (centro e frazione Posta Fibreno) — Villa Latina — Villa Santa Lucia — Viticuso.

PROVINCIA DI CHIETI

Abbateggio — Bolognano — Caramanico — Civitella Messer Raimondo — Lettomanoppello — Manoppello — Musellaro — Roccacaramanico — Roccamontepiano — Roccamorice — Salle — San Valentino in Abruzzo Citeriore — Serramonacesca — Taranta Peligna — Tocco da Casauria.

PROVINCIA DI PERUGIA

Ascrea — Aspra — Belmonte in Sabina — Cantalupo in Sabina — Casaprota (centro e frazione Collelungo) — Castel di Tora — Castelnuovo di Farfa — Collegiove — Concerviano (centro e frazione Pratojanni) — Fara in Sabina (per la frazione Corese Terra) — Forano — Frasso Sabino — Longone Sabino — Marcetelli — Montebuono — Monteleone Sabino — Paganico — Petescia — Poggio Moiano — Poggio Nativo — Poggio San Lorenzo — Pozzaglia (per la frazione Montorio) — Roccantica — Rocca Sinibalda.

Scandriglia — Selci — Tarano — Toffia (per la frazione Monte Santa Maria) — Torri in Sabina — Torricella in Sabina — Varco Sabino (centro e frazione Roccavittiana).

PROVINCIA DI ROMA

Acuto — Alatri — Anticoli Corrado — Arnara — Boville Ernica — Canterano — Carpineto Romano — Casape — Castelnuovo di Porto — Cave — Ceprano — Cineto Romano — Collepardo — Faleria — Fe-

rentino — Fiano Romano — Filacciano — Filettino — Fiuggi — Frosinone — Fumone — Genazzano — Gerano — Giuliano di Roma — Ienne — Marano Equo — Mentana — Monte Flavio — Montelanico — Monte Libretti — Monterotondo — Monte San Giovanni Campano — Morlupo — Morolo — Nazzano — Nepi — Palestrina — Palombara Sabina — Patrica — Piglio — Pofi — Poli — Ponzano Romano — Rocca Canterano — Ripi — Sambuci — Serrone — Sgurgola — Strangolagalli — Subiaco — Torre Cajetani — Torrice — Trevi nel Lazio — Trivigliano — Torrite Tiberina — Vallepietra — Veroli — Vico nel Lazio — Vicovaro — Villa Santo Stefano — Zagarolo.

PROVINCIA DI TERAMO.

—

Alanno — Castelli — Castiglione a Casauria — Catignano — Civitaquana — Civitella Casanova — Collecorvino — Corvara — Cugnoli — Penna Sant'Andrea — Pescosansonesco — Pietranico — Torre dei Passeri — Tossicia — Vicoli.

Art. 2.

Spetta al Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di cui agli articoli 173 e seguenti del testo unico delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908, approvato con R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261, di dar parere, in seguito a richiesta del ministro dei lavori pubblici, su tutte le questioni di edilizia sismica e su quelle relative alla interpretazione ed all'uniforme osservanza delle norme indicate nel precedente articolo.

Lo stesso Comitato può essere incaricato dal ministro dei lavori pubblici di fare direttamente studi e formulare proposte per la risoluzione dei problemi attinenti alla tecnica costruttiva nei Comuni colpiti dal terremoto dal 13 gennaio 1915.

Art. 3.

Il presente decreto avrà effetto nello stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE

SALANDRA — ORLANDO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

SCHEMA

di norme tecniche ed igieniche obbligatorie

TITOLO I

NUOVE COSTRUZIONI.

Art. 1.

È vietato costruire edifizi sul ciglio o al piede degli appicchi su terreni paludosi, franosi, su falde detritiche o su terreni comunque atti a scoscendere, sul confine fra terreni di natura o resistenza diversa o sopra un suolo a forte pendio, salvo quando si tratti di roccia viva e compatta; nel quale ultimo caso è indispensabile preparare all'edifizio uno od anche più piani orizzontali d'appoggio eseguendo gli scavi necessari,

Qualora le circostanze locali lo esigano, si può ricorrere a terrazzamenti osservando le norme di cui al successivo art. 4.

Art. 2.

L'altezza dei nuovi edifizi rappresentata dalla massima differenza di livello fra la linea di gronda e il suolo circostante, in vicinanza immediata dell'edifizio stesso, non può di regola superare nei terreni in piano i dieci metri

In quelli in pendìo l'altezza massima può raggiungere gli 11 metri, purchè la media generale delle altezze delle fronti verso strada non superi i 10 metri.

I nuovi edifizi, siano inferiormente cantinati o no, debbono essere costruiti a non più di due piani, dei quali quello terreno deve avere il pavimento a livello del suolo, oppure sopraelevato sul medesimo non più di un metro e mezzo nei terreni in piano e due metri e venti centimetri su quelli in pendìo. In questo ultimo caso però la sopraelevazione media di tutte le fronti non potrà superare un metro e mezzo.

L'altezza dei piani misurata tra pavimento e pavimento, oppure tra il pavimento e la linea di gronda, non può di regola superare i metri 5, salvo il caso dei terreni in pendìo nei quali l'altezza dei piani terreni può raggiungere i metri 6.

Si considera come cantinato anche quella parte degli edifizi che resta interrata da tre lati, purchè nel lato scoperto non abbia altezza

periore a metri 3,50 e non prospetti sulla pubblica via o sullo spazio i isolamento.

Art. 3.

Per edifizi isolati, che abbiano all'intorno un'area libera di larhezza non inferiore a quella prescritta dall'art. 23 comma *d*, posno essere ammessi in seguito a parere favorevole del Comitato speale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per tutta o parte gli edifizi stessi, numero di piani ed altezze, sia dell'intero edifizio e dei singoli piani, maggiori di quelle stabilite al precedente artilo, quando siano giustificate da ragioni di pubblica utilità, di serizio pubblico, di culto, di interesse artistico o di esercizio induriale.

Tali edifizi non possono però mai essere destinati ad uso di alrghi, convitti, dormitori, ospedali, caserme, distretti, carceri e mmeno ad abitazione, salvo che per il personale necessario alla ro custodia e vigilanza.

La loro altezza non può superare i m. 16, a meno che l'altezza aggiore non sia richiesta dallo scopo speciale al quale l'edifizio è estinato.

La disponibilità dell'occorrente aerea libera d'isolamento deve esre dimostrata all'atto della presentazione della domanda di autozzazione, di cui al primo comma del presente articolo.

L'autorizzazione di cui sopra, per i lavori di riparazione contemiti dal titolo III delle presenti norme, può essere concessa dal preto su parere favorevole dell'Ufficio del genio civile.

Art. 4.

Nel caso di terrazzamenti, l'altezza dei nuovi edifizi, agli effetti i precedenti art. 2 e 3, si può misurare dal livello del terreno artiialmente creato col terrazzamento, nell'immediata vicinanza dellifizio stesso, alle seguenti condizioni:

1° che in corrispondenza di ogni edifizio non vi sia che un solo razzamento e che il terreno artificialmente creato sia orizzontale al più presenti la pendenza strettamente necessaria per lo scolo le acque;

2° che il suo livello non presenti in nessun punto una prevaza superiore a m. 3,50 sul suolo naturale;

3° che la zona del piano di terrazzamento fronteggiante ciascun izio non abbia in alcuna sua parte larghezza minore della corrindente altezza del terrazzamento stesso;

4° che agli effetti della larghezza delle strade circostanti e degli spazi d'isolamento, l'altezza dell'edificio fronteggiante il terrazzamento sia misurata dal suolo naturale preesistente, in immediata prossimità dell'edifizio stesso;

5° che il pavimento dell'eventuale cantinato non sia profondo più di 2 metri sotto il piano del terreno artificialmente creato;

6° che il piano della risega di fondazione non sia a livello inferiore del piano artificialmente creato;

7° che l'ossatura dell'edifizio parta dalle fondazioni.

Art. 5.

Le fondazioni, quando è possibile, debbono posare sulla roccia viva e compatta opportunamente ridotta a piani orizzontali e denudata del cappellaccio, ovvero essere convenientemente incassate nel tereno perfettamente sodo.

In caso diverso si debbono adottare i mezzi dell'arte del costruttore per ottenere una buona fondazione.

Nel caso di edifizi intelaiati o baraccati le costole montanti o i ritti dell'armatura debbono essere infitti a perfetto incastro nella roccia od in una platea generale armata, o essere collegati ad un robusto telaio di base formato con membrature rigide.

Per gli edifizi di muratura ordinaria le fondazioni debbono essere costituite da muri continui concatenati fra loro e non essere mai appoggiate su terreni di riporto, salvo il caso di platea generale.

La pressione statica unitaria su terreno non roccioso, non deve superare i 2 kg. per cmq.

Art. 6.

I lavori di costruzione dei fabbricati debbono eseguirsi secondo le migliori regole d'arte con buoni materiali e con accurata mano d'opera. È vietata la muratura a sacco e quella con ciottoli, se non convenientemente spaccati e posti in opera con struttura listata e con buona malta di non lenta presa.

È pure vietato l'impiego della ghisa e di qualunque materiale fragile per travi per colonne, e in genere per parti essenziali dell'organismo resistente degli edifizi.

Art. 7.

Al disopra del piano di gronda non si possono eseguire opere murarie di alcuna specie, non esclusi i fumaioli, salvo i muri di timpano intelaiati o baraccati, eseguiti con materiale di riempimento assai leggero, nè vi possono trovar luogo ambienti abitabili o magazzini.

I parapetti dei terrazzi, superiori al piano di gronda e gli attici debbono essere di legno, di ferro o di cemento armato; i fumaioli di lamiera di ferro o di cemento armato. Gli uni e gli altri debbono avere un'altezza non superiore ad un metro. Sono anche permessi gli abbaini e le gabbie per le scale di accesso ai terrazzi o ai tetti per l'altezza strettamente necessaria.

Nelle case, col solo piano terreno, se armate robustamente con ossatura completa, come all'articolo seguente, il sottotetto può per eccezione adibirsi ad uso magazzino o granaio.

Art. 8.

Gli edifiizi debbono essere costruiti con muratura armata o con muratura animata, o con sistemi tali da comprendere un'ossatura di ferro, o di muratura armata, o di muratura animata, capace di resistere contemporaneamente a sollecitazioni di compressione, trazione e taglio. È ammessa l'ossatura di membrature di legno, purchè bene stagionato, per le case col solo pianterreno. Le ossature devono formare un'armatura completa di per sè stante dalle fondamenta al tetto, saldamente collegata con le strutture orizzontali portanti (solai, terrazzi, tetti), e che sia od immersa nel materiale formante parete o lo contenga nelle sue riquadrature, oppure lo racchiuda nelle sue maglie e sia con esso saldamente collegata.

Gli edifizi debbono avere il loro centro di gravità più basso che sia possibile.

Salvo il caso in cui i proprietari di edifizi continui si accordino per fabbricarli contemporaneamente e con lo stesso sistema, ciascuno di questi dovrà essere indipendente, ma aderente e formare un organismo di per sè stante.

Art. 9.

Negli edifizi col solo piano terreno, anche se cantinato, è ammessa la muratura ordinaria purchè:

a) la costruzione sia fatta con buona malta di non lenta presa;

b) le parti murarie aventi funzione statica siano eseguite omogeneamente con mattoni o blocchi di pietra naturale od artificiale a facce piane, e superfici scabre, oppure a struttura listata, fatta con pietra spezzata e interrotta da corsi orizzontali di mattoni o da fasce continue di cemento armato, distanti non più di cm. 60 fra loro;

c) i muri perimetrali e maestri abbiano una grossezza non minore di 1/10 dell'altezza ed in ogni caso non mai minore di 50 cm. per le murature ordinarie e di 40 cm. per le murature di mattoni o con blocchetti di cemento, e siano immorsati coi muri trasversali distanti non più di 5 metri.

Nel caso di intervalli maggiori i muri predetti debbono essere muniti di lesene di rinforzo ripartite a distanza non superiore a m. 5, di aggetto uguale almeno alla metà della grossezza del muro stesso e di larghezza uguale a tale grossezza;

d) i muri trasversali abbiano lo spessore non mai inferiore ad 1/15 dell'altezza;

e) la costruzione sia consolidata al piano del pavimento (quando questo non riposi direttamente sulla roccia) da collegamenti rigidi, e alla sommità dei muri maestri, tanto perimetrali, quanto trasversali, da telai di ferro o di legno, rinforzati da squadre di ferro negli angoli o da telai di cemento armato convenientemente ancorati nei muri.

Quando gli edifici hanno il cantinato, i muri perimetrali di questo debbono avere una maggiore grossezza di 15 cm. almeno.

Art. 10.

La muratura ordinaria è altresì ammessa per gli edifizi a due piani non più alti di 7 metri alle seguenti condizioni:

a) la muratura sia omogenea e fatta con mattoni o con blocchi di pietra naturale od artificiale, a superficie scabra, di forma parallelepipeda rettangola, cementati con buona malta di non lenta presa;

b) i muri abbiano al piano terreno una grossezza non mai minore di 1/10 dell'altezza dell'edifizio e soddisfino, nel resto, alle condizioni di cui al comma *c* dell'articolo precedente;

c) l'edifizio sia consolidato al piano di ciascun pavimento ed alla sommità dei muri, come è prescritto al comma *e* dell'articolo precedente.

Quando i collegamenti orizzontali, di cui al precedente comma, siano riuniti con altri legamenti verticali, in corrispondenza all'incrocio dei muri o in corrispondenza delle lesene di rinforzo, l'altezza del fabbricato può raggiungere gli 8 metri.

Tanto nel caso dell'altezza di 7 metri, quanto in quella degli 8 metri i muri del piano superiore possono avere una minore grossezza fino a costituire una risega di 20 cm. al massimo.

Art. 11.

Le costruzioni di legno che non abbiano carattere provvisorio, sono ammesse soltanto per edifizi la cui altezza risponda alle prescrizioni dell'art. 23 lettera *b* per il lato prospiciente la strada e che abbiano sugli altri lati uno spazio di isolamento di larghezza pari alla loro altezza ed in ogni caso non mai inferiore a 5 m. Esse debbono avere sempre uno zoccolo di muratura.

Art. 12.

È vietato al disopra del suolo l'uso delle volte di muratura e delle volterrane di qualsiasi genere anche fra travi di ferro. Sono ammesse le volte del cantinato purchè con saetta non minore del terzo della corda; siano impostate non al disopra del suolo e munite di tiranti per elidere le spinte.

Art. 13.

Le strutture portanti dei piani superiori devono essere costituite unicamente da solai atti a servire da contravventamento ai muri. I ferri, che costituiscono i solai debbono essere saldamente collegati fra loro.

Nel caso di edilizi di muratura ordinaria, le travi dei solai in numero di una almeno ogni 3 m. debbono poggiare su tutta la grossezza dei muri, ed essere collegate con il telaio di consolidamento.

Nei corpi di fabbrica multipli, le travi dei solai debbono essere di un sol pezzo per tutta la profondità dell'edilizio, ed ove ciò non riesca possibile, le varie travi che si corrispondono, da ambiente ad ambiente, debbono essere collegate robustamente fra di loro nei punti di appoggio sopra i muri interni.

Nel caso di edilizi intelaiati o baraccati le travi dei solai debbono collegarsi rigidamente coll'ossatura essenziale, costituente l'armatura della fabbrica.

Art. 14.

I soffitti e i rivestimenti dei solai debbono formarsi con materiali leggeri, quali tele, assicelle sottili, cartone, lamierino, lastre sottili, reti metalliche, canne schiacciate e simili, escludendo le strutture ed i rinzaffi pesanti, facili a disgregarsi.

Art. 15.

Per riempimento e rinvestimento nelle costruzioni intelaiate o baraccate sono ammesse le strutture seguenti:

a) la muratura armata, animata od ingabbiata, od altrimenti consolidata, specialmente quando costituisce mezzo d'irrigidimento;

b) le pareti semplici o doppie di lastre naturali od artificiali di reti metalliche intonacate, di tavolati di legno rivestiti, di mattoni vuoti, o di qualunque altro materiale che presenti solidità, leggerezza e sia immune, per quanto è possibile, dall'azione del fuoco e dall'umidità atmosferica;

c) le strutture murarie indicate al comma *b* del precedente art. 9 limitatamente al solo piano terreno.

Per le sole case coloniche è ammesso l'impiego di doppie pareti a listelli di legno o rete metallica con le maglie riempite di materiale leggero od anche intonacate con argilla o altre sostanze non cotte.

Art. 16.

Gli edilizi intelaiati di legno e quelli baraccati debbono avere le costole montanti di un sol pezzo, o quanto meno così saldamente e robustamente collegate o rafforzate nelle giunture, da non offrire veruna sezione di indebolimento. Tutte le unioni delle membrature fra loro debbono essere studiate in modo che non venga indebolita la resistenza delle parti costituenti l'organismo statico.

Art. 17.

È vietato l'uso di scale a sbalzo o di quelle portate da archi e volte di muratura.

Art. 18.

Nelle costruzioni ad ossatura intelaiata o baraccata, come al precedente comma art. 8, i vani delle porte e delle finestre debbono essere incorniciati di un solido telaio di ferro, di legno, o di cemento armato, prolungando alcune membrature del telaio del vano, fino all'incontro dei montanti e dei correnti dell'ossatura principale.

La lunghezza degli architravi non deve mai riuscire minore di una volta e mezzo la maggiore ampiezza del vano.

Nelle costruzioni murarie semplici, può anche bastare di sovrapporre ai vani di porta e finestra un architrave di legno, di ferro o di cemento armato, esteso a tutta la grossezza del muro con arco di scarico.

Negli edifizi di muratura i vani di porte e finestre debbono tenersi a distanza non minore di m. 1,50 dagli spigoli esterni del fabbricato.

Art. 19.

È vietata qualsiasi costruzione in aggetto od a sbalzo, fatta eccezione per i balconi e le cornici ed i protendimenti dei tetti dalla fronte di muri.

I balconi non debbono mai sporgere dal muro d'ambito più di m. 0,60 e debbono essere sostenuti da mensole solidamente connesse con la travatura del solaio o colle costole montanti dall'armatura. Le mensole e le lastre dei balconi debbono essere costituite da materiali atti a resistere alla flessione e non fragili.

Le cornici non debbono mai sporgere dal muro d'ambito più di m. 0,40 e debbono eseguirsi a struttura leggera e solidale col telaio di rinforzo a coronamento dell'edifizio. Nel computo della sporgenza delle cornici non è compreso il canale di gronda, se di lamiera.

Art. 20.

La struttura dei tetti deve escludere nel modo più assoluto qualsiasi spinta orizzontale, da eliminarsi mediante catene rese solidali col telaio di coronamento alla sommità dei muri. Le incavallature debbono essere collegate trasversalmente fra di loro.

Non sono richieste catene di collegamento nelle costruzioni con muri a timpano, intelaiati come all'art. 8, reggenti tetti, la cui struttura sia costituita dai soli arcarecci, i quali però debbono essere collegati con l'intelaiatura dei timpani uniti longitudinalmente fra di loro, come è prescritto all'art. 13 pei travi di solaio.

Nei tetti a falde, il materiale di coperta non deve eccedere il peso di kg. 70 per mq. anche se bagnato.

Art. 21.

Ai tetti ordinari si possono sostituire, in tutto o in parte, terrazzi piani a livello della linea di gronda, purchè il materiale di semplice copertura non ecceda il peso di 70 kg. per metro quadrato.

Art. 22.

Le condutture di ogni specie, siano esse canne di camini o di caloriferi o tubolature di acquai, di latrine, di acque piovane o potabili, ecc., debbono essere accuratamente isolate dalle membrature dell'organismo resistente.

Nelle costruzioni di muratura ordinaria le condutture non debbono intaccare la grossezza dei muri.

I sostegni per condutture elettriche aeree di qualsiasi specie non debbono mai essere fissati agli adifizi, ma essere da questi indipendenti, fatta soltanto eccezione per quelli delle diramazioni nell'interno degli edifizi.

Art. 23.

Nei nuovi centri abitati, e negli ampliamenti degli odierni, dipendenti o no gli uni e gli altri da piani regolatori, come pure nell'apertura di nuove strade nell'interno di quelli esistenti sono obbligatorie le seguenti norme:

a) le strade devono essere larghe almeno 10 metri.

Negli abitati aventi popolazione agglomerata inferiore ai 10.000 abitanti, il prefetto, su parere favorevole del genio civile, o le altre autorità superiori da cui debba eventualmente esser approvata la costruzione della nuova strada, possono consentire che tale larghezza minima sia ridotta a m. 8.

Nel caso che siano ammesse costruzioni da un solo lato della strada, la larghezza di questa può essere tenuta anche di m. 6;

b) fermi restando i limiti massimi stabiliti dagli articoli 2, 3 e 10, le nuove case non possono avere, verso la strada sulla quale prospettano, altezza maggiore della larghezza della strada stessa:

1° diminuita di metri 2 quando si tratti di strade che devono avere una larghezza minima uguale a metri 10;

2° diminuita di m. 1 quando si tratti di strade la cui larghezza minima può essere di m. 8;

3° aumentata invece di m. 2 quando si tratti di strade lungo le quali non può fabbricarsi che da un sol lato;

c) qualora si vogliano costruire edifizi di altezza superiore a quelle stabilite dai predetti comma, essi debbono costruirsi in ritiro, per rispetto all'allineamento stradale, di una misura pari alla metà della maggiore altezza;

d) per gli edifizi di altezza superiore ai 10 metri nella parte fronteggiante strade o aree destinate al pubblico passaggio, è prescritta una zona d'isolamento o di rispetto, per una larghezza non minore della loro altezza, quando le disposizioni precedenti non ne prescrivano una maggiore. Nel computo di tale larghezza si comprende quella della strada, o dell'area destinata al pubblico passaggio.

La larghezza di detta zona, quando l'area frapposta non debba servire a pubblico passaggio, può essere limitata alla metà della massima altezza dell'edifizio e su di essa si possono anche costruire fabbricati di altezza non superiore ai 10 metri, purchè non siano mai destinati ad uso di abitazione;

e) tolto il caso previsto al precedente comma, e sempre quando i regolamenti locali non ne esigano una maggiore, la larghezza degli intervalli di isolamento fra i muri frontali di due edifizi vicini deve essere almeno di 5 metri purchè l'area frapposta non sia destinata a pubblico passaggio. Qualora detta area sia aperta al pubblico passaggio dovrà essere la sua larghezza uguale a quella prescritta per le strade al precedente comma *a*;

f) chi esegue nuove costruzioni può farlo sulla linea di confine. Quando non fabbrichi sul confine, se non lascia la distanza almeno di m. 2,50, il vicino o dovrà tenersi alla prescritta distanza di m. 5 dalla fabbrica predetta, oppure avrà facoltà di fabbricare fin contro

la medesima, pagando il valore del suolo che verrebbe ad occupare, salvo che il proprietario del suolo stesso preferisca estendere contemporaneamente il suo edifizio fino al confine.

Agli effetti del presente articolo, sono computate come larghezze libere di strada e come intervalli di isolamento, in rispetto unicamente a ciascuno edifizio erigendo, le larghezze delle aree rispettivamente annessevi e destinate a giardini, a cortile esterno, o comunque non coperte, anche se cintate o sottratte all'uso pubblico o create con terrazzamento, le quali aree si trovino lungo le fronti del fabbricato.

Sono considerati come ampliamenti di centri abitati anche le nuove costruzioni da elevare fra i vecchi centri abitati, dovunque non esistevano precedentemente, sia pure lungo strade esistenti, adiacentemente a fabbricati esistenti.

Art. 24.

Le nuove costruzioni fuori dei centri abitati non possono avere verso la strada, sulla quale prospettano, altezze maggiori della larghezza stradale diminuita di 1 metro, ove la strada sia larga almeno metri 6.

Nel caso di minori larghezze stradali o qualora si vogliano costruire edifizi di altezza maggiore, si applicano le disposizioni dei comma *c* e *d* del presente art. 23.

Per le costruzioni non prospicienti strade o zone destinate al pubblico passaggio si applicano le disposizioni dei comma *e*) e *f*) dello stesso articolo 23.

Art. 25.

Sono vietate:

a) le sopraelevazioni degli edifizi esistenti, quando questi abbiano raggiunta e superata l'altezza di 10 metri, o quella minore consentita dalla larghezza della strada prospiciente;

b) i lavori di ampliamento di edifizi, la cui struttura non corrisponde alle prescrizioni delle presenti norme;

c) le fabbriche di qualsiasi natura che possono ridurre sotto i limiti fissati dall'art. 23 la larghezza libera delle strade e degli intervalli d'isolamento, fatta eccezione dei muri divisori di altezza non superiore a m. 2,75;

d) qualunque altra opera che non sia ammessa dalle presenti norme, oppure che possa gravare o rendere permanenti le condizioni di fatto contrarie alle medesime.

Art. 26.

Nei calcoli di stabilità e di resistenza degli edifizi da costruire nei Comuni colpiti dal terremoto si debbono considerare:

1° le azioni statiche dovute al peso proprio e al sopraccarico quando ha carattere fisso o di lunga permanenza, aumentate del 50 % che si suppone rappresenti l'effetto delle vibrazioni sussultorie;

2° le azioni dinamiche dovute al moto sismico ondulatorio, rappresentandolo con accelerazioni, applicate orizzontalmente alle masse del fabbricato nelle due direzioni (lunghezza e larghezza) ed agenti in entrambi i sensi di ogni direzione.

I rapporti fra le forze orizzontali da introdurre convenzionalmente nei calcoli ed i corrispondenti pesi debbono essere uguali a:

un ottavo per il piano terreno degli edifizi che al piano di gronda non siano più alti di m. 10;

un sesto per il piano superiore di detti edifizi e per quelli di altezza maggiore.

TITOLO II.

Ricostruzioni

Art. 27.

Le ricostruzioni totali o parziali, sul sito anteriormente occupato dagli edifizi che per qualsiasi causa siano stati distrutti o demoliti od abbattuti, debbono eseguirsi con tutte le norme del precedente titolo salvo le tolleranze di cui agli articoli seguenti.

Art. 28.

Tolto il caso dell'esistenza del piano regolatore o di regolamenti edilizi che dispongano altrimenti le ricostruzioni di cui al precedente art. 27 possono farsi anche lungo i cigli di strade che abbiano larghezza minore di quelle prescritte al precedente art. 23 purchè non inferiori a m. 4. Tali edifizi debbono avere un'altezza non superiore alla larghezza della strada sulla quale prospettano ed in ogni caso non superiore a m. 10, con un numero di piani non maggiore di due.

Ove la larghezza della strada sia inferiore a m. 4, l'edifizio deve ricostruirsi in ritiro di quanto è necessario per ottenere la larghezza stessa.

Art. 29.

Nelle ricostruzioni è concessa l'utilizzazione delle fondazioni preesistenti, quando esse non presentino lesioni o deficenze, nel qual caso debbono essere ridotte alle condizioni stabilite dall'articolo 5.

TITOLO III.

RIPARAZIONI.

Art. 30.

Le riparazioni organiche, intese cioè a modificare o consolidare le strutture resistenti degli edifici o di qualche loro parte essenziale, debbono corrispondere, per quanto è praticamente possibile, alle norme di cui ai titoli precedenti, tenuto presente quanto è disposto negli articoli seguenti.

Art. 31.

Le volte esistenti negli edifizi da riparare sono tollerate a condizione espressa che non siano lesionate, o non siano impostate sui muri lesionati o strapiombati, e purchè sia provveduto ad eliminare le spinte con l'apposizione di robuste cinture, chiavi e tiranti.

In ogni caso però dovranno sostituirsi con strutture non spingenti le volte in sommità degli edifici a più piani.

Art. 32.

Nelle riparazioni degli edifici danneggiati saranno osservate, in quanto siano applicabili, le disposizioni contenute nel titolo I e specialmente si debbono:

1° sostituire le scale in muratura e a sbalzo con scale di legno, di ferro o di cemento armato o sopra intelaiature, salvo il caso in cui i gradini poggiano su due muri;

2° rendere i tetti non spingenti con l'apposizione di opportune catene;

3° ridurre gli aggetti, le cornici, i balconi e le strutture sovrastanti ai piani di gronda in conformità degli art. 7 e 19 e disporre le condotte e le canne di scarico di qualsiasi specie in modo da non intaccare le murature, anzi da permetterne l'integrazione, ove l'indebolimento sia avvenuto.

L'altezza di tali edifizi deve essere ridotta a quella stabilita negli articoli 2 e 3 a meno che le loro condizioni statiche consentano un'altezza maggiore a giudizio dell'Ufficio del genio civile.

Art. 33.

Per le riparazioni degli edifizi di carattere nazionale, in ispecie per valore artistico, storico od archeologico, sarà stabilito, caso per caso, il partito da seguire pel loro consolidamento con riguardo alle disposizioni del precedente art. 3.

Art. 34.

Sono vietate le riparazioni degli edifizi le cui fondazioni siano lesionate o insufficienti, se esse non siano previamente ridotte alle condizioni stabilite all'art. 5.

Art. 35.

Gli edifizi lesionati e non costruiti con sistema intelaiato o baraccato, elevantisi oltre il piano terreno, previamente ridotti se le loro condizioni statiche lo richiedano a norma del precedente art. 32, debbono essere rafforzati da collegamenti verticali di legno, di ferro o di cemento armato, correnti dalle fondazioni alla sommità dell'edificio e rilegati fra di loro da cinture al piano della risega di fondazione ed a quelli del solaio e della gronda, in modo da formare una ingabbiatura esterna. I detti collegamenti debbono essere collocati almeno in corrispondenza di tutti gli spigoli dell'edifizio ed a distanza non maggiore di m. 5 l'uno dall'altro.

Art. 36.

Le murature comunque lesionate che presentano strapiombo o si manifestano eseguite coi sistemi esclusi dall'art. 6, nonchè quelle in cui si nota fissuramento diffuso debbono essere demolite.

Quelle semplicemente lesionate che non presentino i caratteri anzidetti, oltre a quanto è prescritto all'art. 25, debbono venire riparate, riprendendone la costruzione per ciascuna lesione e con muratura da farsi esclusivamente con buona malta, fino ad immorsarsi con profondi attacchi, con la parte sana.

È vietato l'impiego di archi in muratura per puntellamento o collegamento di muri.

Art. 37.

Gli edifizi di cemento armato che presentino lesioni tali nelle membrature delle ossature resistenti da renderli inutilizzabili, debbono essere demoliti e rifatti per tutta la parte alla quale si estende la funzione portante della membratura danneggiata.

Quelle intelaiate di altri sistemi, o semplicemente baraccate, che si trovino nello stesso caso, possono essere riparate, sostituendo con altri nuovi gli organi lesionati, purchè si provveda ad un collegamento ben rigido con la rimanente armatura o intelaiatura.

Art. 38.

Nel caso di edifizi non interamente caduti od abbattuti, alle parti da ripararsi vengono applicate le norme del presente titolo, meno per la parte da ricostruirsi, la cui altezza deve essere uguale a quella permessa, a norma del precedente art. 28.

TITOLO IV.

NORME IGIENICHE.

Art. 39.

Nelle costruzioni, ricostruzioni e possibilmente nelle riparazioni organiche debbono osservarsi le norme stabilite dalla legge 1 agosto 1907, n. 636 (T. U.).

L'altezza netta dei piani non sarà mai inferiore a m. 2,75.

Art. 40.

Nella costruzione degli edifizi scolastici dovranno osservarsi oltre le prescrizioni del presente regolamento, anche le norme tecniche ed igieniche approvate con R. decreto 11 gennaio 1912, n. 12.

TITOLO V.

SANZIONI, AZIONI, PROCEDIMENTI.

Art. 41.

Chiunque intende procedere a riparazioni, ricostruzioni o nuove costruzioni è tenuto a darne preavviso scritto, notificato a mezzo del messo comunale o spedito con lettera raccomandata con ricevuta

di ritorno, contemporaneamente al sindaco ed all'Ufficio del genio civile competente, almeno 20 giorni avanti l'inizio dei lavori, indicando il proprio domicilio, il nome e la residenza dei direttori, appaltatori e assuntori dell'opera, la ubicazione, l'indole di questa, l'altezza e il sistema costruttivo che si vuole adottare.

Non si potranno iniziare i lavori senza l'autorizzazione scritta dell'Ufficio del genio civile competente e del sindaco, quest'ultima per quanto riguarda unicamente l'osservanza dei regolamenti locali.

Art. 42.

Qualsiasi inosservanza delle disposizioni contenute nelle presenti norme è punita con l'ammenda da L. 20 a L. 2000.

Della trasgressione è responsabile il proprietario, o chi in sua vece, che abbia ordinato i lavori salvo che venga dimostrato ne sia imputabile il direttore od assuntore di lavori, nel qual caso oltre all'ammenda potrà a questi ultimi essere inflitta la sospensione dall'esercizio della professione o dell'arte.

Art. 43.

Appena avuta notizia del fatto costituente la contravvenzione il pretore deve immediatamente ordinare, quando sia ciò necessario, le convenienti constatazioni tecniche, per mezzo dell'Ufficio del genio civile, salvo che questo non vi avesse di già provveduto.

Il genio civile, sia d'ufficio, che su richiesta del pretore, procederà quando sia necessario all'accertamento della contravvenzione mediante accesso sul luogo e regolare processo verbale che rilevi particolareggiatamente lo stato di fatto in rapporto alle prescrizioni di legge.

Il verbale, sottoscritto dall'ufficiale che ha accertato la contravvenzione e dal trasgressore o in mancanza da due testimoni, e vistato dall'ingegnere capo del genio civile, sarà trasmesso al pretore, con rapporto contenente la proposta delle necessarie modificazioni o demolizioni od al prefetto quando si verificheranno le condizioni dell'articolo 53.

Art. 44.

Sul verbale di accertamento, di cui all'articolo precedente, il pretore emette immediatamente decreto motivato, col quale:

a) pronuncia condanna alla pena dovuta, nonchè alle spese processuali, e ove occorra, ai danni;

b) ordina le necessarie modificazioni, demolizioni ó assegnando all'uopo un breve termine;

c) commina, pel caso che decorresse inutilmente il termine assegnato, la demolizione d'ufficio, e questa anche per le opere non tempestivamente modificate;

d) avverte il contravventore che l'efficacia esecutiva del decreto è subordinata alle condizioni di cui all'articolo seguente.

Art. 45.

Il decreto è, per cura del cancelliere, notificato senza ritardo all'interessato.

Se entro 10 giorni dalla notificazione questi non faccia istanza perchè sia fissato il dibattimento e, fatta l'istanza, non comparisca all'udienza designata, nè giustifichi un legittimo impedimento, il decreto acquista forza di giudicato ed il pretore ne ordina la esecuzione.

Se nel termine stabilito, l'interessato faccia istanza perchè sia fissato il dibattimento e all'udienza designata comparisca, il decreto si considera come non avvenuto; nel caso che la sentenza sia di condanna, essa infligge una pena non inferiore al doppio di quella precedentemente pronunziata e contiene il termine per la modificazione o la demolizione delle opere abusive.

Art. 46.

Dal momento della notifica e sino al provvedimento definitivo l'intimato è tenuto a sospendere i lavori e, se contravvenga a tale obbligo, è punito ai sensi dell'art. 42.

Art. 47.

Quando ai fini del dibattimento siano necessari ulteriori o migliori accertamenti tecnici, il pretore ad istanza dell'imputato o di ufficio nominerà uno o più periti, scegliendoli fra gli ingegneri dello Stato o di altre pubbliche Amministrazioni.

Art. 48.

I provvedimenti di cui alle lettere *b* e *c* dell'art. 44 sono da emettere, sia nei decreti, che nelle sentenze, anche quando l'azione penale sia prescritta o altrimenti estinta.

I provvedimenti stessi non sono applicabili al proprietario o a chi abbia ordinato i lavori giusta l'art. 42, il quale dopo aver proceduto a riparazioni, ricostruzioni o nuove costruzioni abbia domandato ed ottenuto dal genio civile la dichiarazione che sono state osservate le presenti norme.

Art. 49.

Una copia di ogni decreto, ordinanza di esecuzione o sentenza, che vengano emessi in virtù delle precedenti disposizioni dovrà, entro 5 giorni dalla sua data, essere notificata per cura del cancelliere al competente Ufficio del genio civile. Il termine per produrre appello nell'interesse dell'Amministrazione non decorre se non dal giorno della avvenuta notificazione.

Art. 50.

Se, divenuto esecutivo il decreto ed irrevocabile la sentenza, il condannato non si uniformi all'obbligo impostogli di modificare o demolire le opere in contravvenzione, esso è punito con ammenda di L. 10 per ogni giorno di ritardo. L'Ufficio del genio civile con l'assistenza, se del caso, della forza pubblica, procederà a spese del contravventore alle demolizioni come alla lettera *c* dell'art. 44.

Nessuna azione è ammessa pel risarcimento dei danni in dipendenza di tali demolizioni, a meno che non siano derivati da inosservanza delle usuali regole d'arte.

Art. 51.

Le sentenze sono, in ogni caso, appellabili e il termine per l'appello è di giorni 15, ferme, per la decorrenza di questo, le distinzioni di cui all'art. 355 del Codice di procedura penale, e salvo il disposto del precedente art. 49.

Art. 52.

Le norme che regolano la condanna condizionale non sono applicabili alle condanne pronunciate in applicazione delle precedenti disposizioni.

Art. 53.

Quando concorrano ragioni di particolare gravità ed urgenza, il prefetto può, per le modificazioni o demolizioni richieste dall'osservanza delle presenti norme, valersi del procedimento stabilito dall'art. 378 della legge sui lavori pubblici.

In questo caso spetta esclusivamente al prefetto di promuovere l'azione penale.

Art. 54.

Gli ufficiali di polizia giudiziaria, gli ufficiali del genio civile, gli ingegneri degli uffici tecnici provinciali e comunali, le guardie doganali e forestali e, in genere, tutti gli agenti giurati al servizio dello Stato, delle Provincie o dei Comuni, sono incaricati di vigilare per l'esecuzione delle disposizioni contenute nelle presenti norme e di accertare secondo la propria competenza e di denunziare le contravvenzioni.

I suddetti funzionari quando debbono accedere per altri incarichi qualsiansi nei Comuni danneggiati debbono compatibilmente con gli stessi incarichi accertare se le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni procedono in conformità delle presenti norme.

TITOLO VI.

Disposizioni transitorie.

Art. 55.

Per i lavori di costruzione, ricostruzione e riparazione degli edifizi che si trovano in corso di esecuzione alla data della pubblicazione delle presenti norme, devono applicarsi le disposizioni dei titoli precedenti, per quanto siano compatibili con lo stato avanzato delle costruzioni.

Spetta al prefetto, su proposta dell'Ufficio del genio civile di ordinare caso per caso le modifiche o varianti che devono essere apportate alle opere in corso.

Contro il provvedimento del prefetto non è ammesso alcun ricorso, nè in sede amministrativa, nè in sede giurisdizionale.

Art. 56.

I sostegni per condutture elettriche aeree di qualsiasi specie, che alla data della pubblicazione delle presenti norme, si trovano fissati ai muri degli edifizi, debbono essere rimossi e ricollocati indipendenti dai muri stessi ai sensi del precedente art. 22, salvo quando sia riconosciuta dal prefetto, sentito l'Uffisio del genio civile, innocua la loro conservazione.

Per la remozione verrà dal prefetto, sentito il competente Ufficio del genio civile, assegnato, a chi di ragione, un termine, dopo il quale l'inosservanza verrà considerata come una contravvenzione e si procederà contro il trasgressore a termine delle sanzioni di cui al precedente titolo V.

Art. 57.

Fino a quando rimarranno in funzione i RR. commissari istituiti per i circondari di Avezzano e di Sora, spetteranno ad essi le attribuzioni conferite ai prefetti dalle presenti norme.

Visto, d'ordine di Sua Maestà
(come da R. decreto in data 29 aprile 1915):
Il presidente del Consiglio dei ministri
ministro dell'interno
SALANDRA.

Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

Il ministro per la grazia e giustizia e per i culti
ORLANDO.

R. D. 13 *maggio* 1915, *n.* 620, *riguardante provvedimenti a favore dei militari trattenuti o richiamati alle armi* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri di concerto coi Nostri ministri segretari di Stato per la guerra, la marina, la pubblica istruzione, le finanze, i lavori pubblici, ed il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'art. 2 del R. decreto 27 aprile 1915, n. 535, da convertirsi in legge, è sostituito il seguente:

« Gli impiegati civili di ruolo dello Stato trattenuti o richiamati alle armi sono considerati, a decorrere dal 27 aprile 1915, in congedo per tutta la durata del servizio militare col godimento dell'intero stipendio ».

Art. 2.

Gli impiegati avventizi dello Stato, richiamati alle armi, percepiranno, a decorrere dal 27 aprile 1915, per i primi due mesi di servizio militare l'intera retribuzione loro assegnata; per il periodo successivo, e fino al termine del servizio stesso, la retribuzione mensile è ridotta come segue:

a) ad un terzo, per gli avventizi celibi;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 120 del 15 maggio 1915.

b) alla metà, per gli avventizi ammogliati senza prole ed ai celibi con genitori se viventi con essi;

c) a due terzi, per gli avventizi ammogliati o vedovi con prole.

Al cessare del servizio militare i detti avventizi ritorneranno al posto già occupato, semprechè non ne venga a cessare per l'Amministrazione il bisogno. Ove fosse assolutamente necessario di sostituirli, la sostituzione può effettuarsi limitatamente al periodo di loro permanenza alle armi. L'avventizio sostituito al militare, col ritorno di questi, deve intendersi senz'altro licenziato.

I maggiori fondi eventualmente occorrenti per l'applicazione delle norme di cui al presente articolo saranno inscritti negli stati di previsione della spesa dei vari Ministeri con decreto del ministro del tesoro.

Art. 3.

La disposizione di cui all'art. 1 del presente decreto è applicata anche al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato.

Art. 4.

La disposizione di cui all'art. 1 del presente decreto è applicata anche ai ministri delle scuole elementari di quei Comuni per i quali l'Amministrazione delle scuole stesse è affidata al Consiglio scolastico provinciale ai sensi della legge 4 giugno 1911, n. 487.

Le somme occorrenti per retribuire i maestri chiamati a sostituire quelli che prestano servizio militare saranno prelevate dal fondo di riserva speciale per le spese dell'istruzione primaria istituito con l'art. 90 della detta legge.

Art. 5.

È concesso un soccorso giornaliero ai sottonotati congiunti dei militari trattenuti o richiamati alle armi, quando risulti che i congiunti stessi trovansi in condizione di bisogno e che, essendo

totalmente a carico del militare richiamato, sono rimasti privi dei necessari mezzi di sussistenza:

a) mogli e figli legittimi o legittimati di età inferiore ai 12 anni od anche di età superiore, se inabili al lavoro;

b) genitori che abbiano compiuto 60 anni di età, ovvero siano inabili al lavoro;

c) fratelli o sorelle minori degli anni 12 o anche di età superiore, se inabili al lavoro, orfani di entrambi i genitori.

Il soccorso non sarà corrisposto ai congiunti indicati alle lettere *b*) e *c*) quando il richiamato sia ammogliato o vedovo ed al soccorso siano stati ammessi la moglie od i figli di lui.

Quando poi siano richiamati sotto le armi più fratelli il soccorso ai congiunti indicati alle lettere *b*) e *c*) non potrà essere corrisposto che nei riguardi di uno solo di essi.

Art. 6.

Il soccorso giornaliero per i congiunti che vi abbiano titolo a sensi dell'articolo precedente, è stabilito nella seguente misura:

	Nei Comuni capoluoghi di provincia, di circondario o distretto amministrativo	Negli altri Comuni
per la moglie	L. 0,70	0,60
per ogni figlio.	» 0,35	0,30
per un solo genitore.	» 0,70	0,60
per ambedue i genitori	» 1,10	1,00
per un fratello od una sorella . .	» 0,70	0,60
per ogni altro fratello o per ogni altra sorella	» 0,35	0,30

Art. 7.

Le disposizioni degli articoli 5 e 6 del presente decreto sono estese ai militari della R. guardia di finanza richiamati alle armi e andranno in vigore alla data del decreto medesimo.

Art. 8.

Ai funzionari civili di ruolo delle Amministrazioni governative, residenti nei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915, chiamati alle armi col grado di ufficiali del R. esercito o della R. marina, è sospesa l'indennità stabilita rispettivamente dal R. decreto 19 luglio 1914, n. 843, da convertirsi in legge, e dall'allegato *R* della legge 1° aprile 1915, n. 476, modificato con l'art. 7 della legge stessa, per tutta la durata del servizio militare.

Tale disposizione si estende agli impiegati e salariati delle Amministrazioni pubbliche residenti nelle località danneggiate dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Il presente decreto sarà comunicato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di fralo osservare.

Dato a Roma, addì 13 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CARCANO — ZUPELLI — VIALE — DANEO — CIUFFELLI — GRIPPO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 2 *maggio* 1915, *n.* 633, *che approva le norme per la difesa delle coste e per la protezione delle ferrovie in guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 11 della legge 21 marzo 1915, n. 273;

Riconosciuta la necessità di provvedere efficacemente alla difesa delle coste ed alla protezione delle ferrovie in caso di guerra;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto con i ministri di grazia e giustizia e dei culti, della guerra, della marina e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata l'annessa « Istruzione per la difesa delle coste e per la protezione delle ferrovie in guerra », vista, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Art. 2.

La istruzione suddetta avrà vigore dalla data del R. decreto col quale la tutela delle ferrovie verrà affidata all'autorità militare al giorno in cui questa cesserà da tale incarico.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 122 del 18 maggio 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — ORLANDO — ZUPELLI — VIALE — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

ISTRUZIONE

r la difesa delle coste e per la protezione delle ferrovie in guerra

Omissis.

CAPITOLO X.

DISPOSIZIONI CONCERNENTI IL PUBBLICO.

58. A partire dal momento che verrà indicato dall'autorità mili-
. e sino a quando la medesima lo riterrà necessario, vigono le
rizioni seguenti:

1. La distribuzione degli ordinari biglietti d'ingresso in deter-
ate stazioni può essere sospesa in qualunque momento a richiesta
autorità militare o di pubblica sicurezza.

2. Le persone ammesse ad entrare nelle stazioni non vi possono
lare liberamente, ma devono attendervi alle loro incombenze:
viaggiatori, devono prendere immediatamente posto nei treni e
nervi, ovvero trattenersi nelle sale d'aspetto, nei ristoranti, lo-
che devono venire aperti, verso l'interno, solo al momento del
eno.

3. È vietato l'ingresso agli uffici di spedizione, ai magazzini, ai
i caricatori, ecc., alle persone estranee al servizio, salvochè non
provino la necessità di accedervi: nessuno — e neanche gli agenti
oviari liberi dal servizio — potrà trattenervisi più del tempo
amente indispensabile.

4. Le autorità militari e quelle di P. S. hanno facoltà di vietare
nodo assoluto l'accesso al pubblico alle stazioni, agli uffici, ai
azzini ferroviari, ai piani caricatori, ecc., per tutto quel tempo
riterranno necessario.

5. È proibito a qualunque persona estranea al servizio od alla
eglianza delle ferrovie di introdursi, circolare o fermarsi nel
o di esse e delle loro dipendenze, eccettuate le traversate a
passaggi a livello nel tempo in cui per opera del personale
o sono tenute aperte, di introdurvi animali e di farvi circolare
zionare vetture estranee al servizio.

6. È vietato di sostare sopra e sotto i cavalcavia, le passerelle, i ponti, i viadotti, i sottopassaggi, i passaggi a livello e, in genere, presso qualsiasi attraversamento delle ferrovie, e di trattenersi nelle vicinanze degli attraversamenti stessi.

7. È vietato sostare nelle vicinanze delle linee ferroviarie od avvicinarsi loro, fuorchè per giustificate ragioni di abitazione, di lavoro o di necessario transito.

8. È vietato avvicinarsi agli sbocchi delle gallerie, ai pozzi d'aria ed alle finestre delle gallerie stesse.

9. L'autorità militare e quelle di P. S. hanno facoltà di visitare le località, anche abitate, adiacenti o prospicienti le ferrovie e di imporre la chiusura, temporanea o permanente, di finestre, porte od altre aperture adiacenti o prospicienti linee ferroviarie, stazioni, impianti ferroviari, ecc.

10. Le autorità militari e quelle di pubblica sicurezza hanno facoltà di vietare alle persone che esse ritengono pericolose o sospette:

a) di acquistare biglietti di viaggio o di entrata alle stazioni;

b) di entrare nelle stazioni, di partire o di proseguire il viaggio, quand'anche abbiano potuto munirsi di regolare biglietto;

c) di recarsi negli uffici di spedizione, nei magazzini, presso i piani caricatori, nei ristoranti delle stazioni, ecc., quand'anche comprovino la necessità di accedervi;

d) di dimorare o di recarsi in edifici adiacenti alle linee ferroviarie o da cui siano visibili le linee ferroviarie;

e) di lavorare in terreni adiacenti alle ferrovie.

11. È vietato ai viaggiatori non militari, in quei tratti che saranno indicati dall'autorità militare o ferroviaria, di affacciarsi agli sportelli. In tali tratti gli sportelli o le persiane dovranno essere tenuti chiusi e le tendine abbassate.

Omissis.

Chiunque trasgredisca alle prescrizioni anzidette sarà immediatamente arrestato e sarà passibile dell'arresto sino a 6 mesi.

Se il fatto però avvenisse in territorio dichiarato in stato di guerra, i trasgressori saranno invece deferiti ai tribunali militari competenti, a senso e per gli effetti dell'art. 249 del Codice penale per l'esercito.

Si avverte poi che i militari e gli agenti della pubblica forza dislocati lungo le linee ferroviarie per la loro tutela, debbono, per ogni effetto, essere considerati come sentinelle; essi perciò hanno l'obbligo di far fuoco su chiunque non obbedisca alle loro ingiunzioni.

È dovere di chiunque constati trasgressioni alle anzidette prescrizioni o si avveda di tentativi di danneggiare le ferrovie o di raccogliere notizie di interesse militare di opporvisi e di arrestare i colpevoli o, almeno, di denunziare i fatti al più vicino posto militare o di pubblica sicurezza od agli agenti della pubblica forza di scorta ai treni.

Visto:
Il presidente del Consiglio dei ministri
ministro dell'interno
SALANDRA.

Il ministro di grazia e giustizia e dei culti
ORLANDO.

Il ministro della guerra
ZUPELLI.

Il ministro della marina
VIALE.

Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

D. M. 10 *maggio* 1915, *che nomina il cav. di gr. croce ing. Giovanni Varvelli, membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429 e l'art. 1 del R. D. 29 giugno 1912, N. 728,

DECRETA:

Il sig. cav. di gr. croce ing. Giovanni Varvelli, direttore generale delle gabelle a riposo, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico fra i membri di categoria *a*) del citato art. 63 della legge 7 luglio 1907, N. 429, in sostituzione del signor cav. Placido De Salvo, scaduto di carica per compiuto quadriennio.

Roma, addì 10 maggio 1915.

Il Ministro

CIUFFELLI

Appendice agli Ordini generali N. 17, 19 e 21-1912.

Ordinamento degli uffici compartimentali (Divisioni) dei Servizi Movimento, Trazione e Veicoli.

In aggiunta al n. 7 dell'ordine generale n. 17-1912, all'art. 10 dell'ordine generale n. 19-1912 e all'art. 10 dell'ordine generale n. 21-1912, si stabilisce che le Divisioni compartimentali dei Servizi Movimento, Trazione e Veicoli possano corrispondere direttamente con le Sezioni Lavori per informazioni, accertamenti e provvedimenti relativi, in ordine ad accidentalità di servizio di poca importazna che non abbiano dato luogo ad irregolarità di esercizio o a danni alle persone.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza del 12 *maggio* 1915.

Ordine di servizio N. 149. (M. C. L.).

Estensione del servizio merci nella fermata di Cascano.

Dal giorno 17 maggio 1915 la fermata di Cascano della linea Gaeta-Sparanise, attualmente ammessa ai servizi viaggiatori, bagagli e cani, merci a grande velocità per i trasporti non eccedenti il peso di 50 kg. e merci a piccola velocità ordinaria per quelli di peso non superiore a 100 kg., viene abilitata anche ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, di merci a piccola velocità ordinaria per le spedizioni a carro completo tanto in arrivo quanto in partenza, con obbligo alle parti di effettuare il carico e lo scarico delle merci verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dall'art. 69 delle tariffe e condizioni pei trasporti.

All'uopo la fermata è stata dotata di un binario tronco allacciato a quello di corsa in corrispondenza alla progressiva Km 13 + 866.40 mediante un deviatoio incontrato di punta dai treni dispari, sul quale in un deviatoio inglese doppio sono innestati altri due tronchi di binario.

Inoltre, dalle ore 6 del giorno stesso, la predetta fermata sarà protetta da due semafori di 2ª categoria muniti di suonerie di controllo, collocati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dalla punta del deviatoio di allacciamento di m. 708 quello verso Gaeta e di m. 900 quello verso Sparanise.

Le leve di manovra dei detti segnali sono collegate mediante serrature di sicurezza tipo F. S., alla comunicazione diramantesi dal binario di corsa, in modo che per potere disporre a via libera i segnali stessi occorre avere prima assicurato in posizione normale la comunicazione suddetta.

***

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » volume I, edizione giugno 1914 - a pag. 10, di contro al nome di Cascano, si dovrà esporre, nella colonna 10, anche il richiamo (8), trascrivendo in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

(8) Ammesso anche ai trasporti a vagone completo con obbligo alle parti di effettuare il carico e lo scarico delle merci verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle tariffe e condizioni pei trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22

Ordine di servizio N. 150. (M. T. e L.).

Soppressione del P. L. Corso Vittorio Emanuele II e modificazioni della linea e dei segnali fra la stazione di Torino P. S. ed il bivio Crocetta.

(Vedi ordine di servizio N. 286-1910).

Per la costruzione del cavalcavia del Corso V. E. II, allo scopo di sopprimere il P. L. omonimo, è stato abbassato il pianó del ferro fra la stazione di Torino P. S. ed il bivio Crocetta, di guisa che la linea è ora in discesa dell'11 per mille verso il Corso V. E. II da ambe le parti, per m. 699 dal bivio Crocetta e per m. 386 dalla stazione di Torino P. S. con un raccordo in orizzontale per m. 50 in corrispondenza al sottovia.

Conseguentemente dal bivio Crocetta a Torino P. S. il grado pel computo dei freni sarà 2 anzichè 1 restando invariato quello di prestazione, che è 39; da Torino P. S. a Bivio Crocetta rimane invariato il grado I pel computo dei freni e verrà portato a 6 il grado di prestazione che attualmente è 1. I tempi di percorrenza non verranno tuttavia modificati.

Dai treni 82 e 5061 del 24 maggio 1915 l'esercizio, che durante i lavori venne effettuato con semplice binario, sarà riattivato su entrambi i binari col regime del blocco.

In dipendenza dei lavori suddetti i segnali di protezione della stazione di Torino P. S., verso il bivio Crocetta, dalla data suindicata sono i seguenti:

Pei treni provenienti dal bivio: Crocetta un semaforo a sbalzo a due ali di 1ª categoria situato a m. 400 dall'asse del F. V., preceduto a m. 700 da un semaforo a sbalzo con ala d'avviso: l'ala superiore del semaforo di 1ª categoria, comanderà ai treni diretti al fascio merci, l'inferiore ai treni diretti alla 2ª linea viaggiatori.

Pei treni in partenza verso il bivio Crocetta dalla prima linea viaggiatori e dal fascio merci: due semafori ad un'ala di 1ª categoria situati l'uno a m. 170 e l'altro a m. 190 dall'asse del F. V.

Tutti i segnali suddetti saranno manovrati dalla nuova Cabina A, posta a m. 191 dall'asse del F. V. di Torino P. S., che sarà pure posto di blocco corrispondente con quello del bivio Crocetta.

Il F. V. di Torino P. S. concederà il consenso elettrico alla detta Cabina sui segnali di arrivo.

I deviatoi saranno, per ora, manovrati con leve a terra, ad eccezione di quelli costituenti la traversata estrema lato bivio Crocetta e che servono per l'accesso al fascio merci ed allo scalo, i quali saranno allacciati all'apparato idrodinamico.

Nessuna variante verrà apportata al segnalamento della stazione di Torino P. S. verso quella di Torino Dora.

Il segnalamento di protezione del bivio Crocetta verso tutte le direzioni resterà immutato, ad eccezione del segnale di avviso di quelli di 1ª categoria di protezione verso Porta Susa, il quale è stato portato a m. 780 dai medesimi.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53.54 *e* 55 *del Compartimento di Torino.*

Ordine di servizio N. 151. (M. T. L.).

Attivazione del doppio binario nel tratto Codroipo-Casarsa e di una sezione di blocco in corrispondenza al ponte sul Tagliamento.

Dalle ore 13 del 26 maggio 1915 verrà attivato il servizio con doppio binario sul tratto Codroipo-Casarsa della linea Udine-Mestre, eccetto per il tratto in corrispondenza al ponte sul Tagliamento. Il tratto stesso, a semplice binario, sarà esercitato col sistema di blocco (tipo Cardani-Servettaz) nei due sensi di corsa dei treni con l'istituzione dei posti n. 1 e 2, e la manovra tanto dei segnali di blocco che dei deviatoi verrà fatta mediante due apparati Saxby collocati in apposite cabine impiantate a destra della linea alle progressive Km. 98 + 391 (posto di blocco n. 2) e Km. 97 + 286 (posto di blocco n. 1).

In quest'ultima cabina sarà inoltre attivato anche un posto di movimento con ufficio telegrafico incluso nel circuito 4514 e con la chiamata P. T.

Il segnale di blocco del posto n. 2 è preceduto a m. 800 dal relativo semaforo d'avviso e si trova a m. 347 dalla punta del deviatoio; quello del posto n. 1, pure preceduto a m. 800 dal corrispondente semaforo d'avviso, è collocato a m. 100 dalla punta del deviatoio.

In dipendenza del raddoppio venne opportunamente provveduto alla sistemazione degli impianti delle stazioni di Codroipo e di Casarsa ed a quella dei segnali nel modo seguente:

stazione di Codroipo, lato Udine: semaforo a sbalzo con ala di 1ª categoria accoppiata ad ala di avviso, a m. 235 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, preceduto a m. 700 da semaforo di avviso;

lato Mestre: semaforo a sbalzo con ala di 1ª categoria accoppiata ad ala di avviso, a m. 895 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 600 dal corrispondente semaforo di avviso.

La manovra di detti segnali è fatta dal F. V. con apparecchi a leve equilibrate ed è vincolata mediante serrature di sicurezza a quella dei deviatoi interessanti i binari di corsa.

stazione di Casarsa, lato Udine:

per i treni in partenza, semaforo a m. 445 dall'asse del F. V., a due ali, di cui la superiore comanda ai treni diretti alla linea per Gemona-Ospedaletto, e l'inferiore a quelli diretti verso Udine;

per i treni in arrivo dalla linea di Gemona-Ospedaletto, semaforo ad un'ala di 1ª categoria, a m. 200 dalla punta del deviatoio d'allacciamento della linea stessa con quella di Udine, preceduto a m. 800 da semaforo d'avviso; per i treni in arrivo da Udine, semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 797 dall'asse del F. V. preceduto a m. 800 da semaforo d'avviso.

La manovra dei segnali predetti è fatta con leve a terra centralizzate presso una cabina posta a destra della linea ed a m. 725 dell'asse del F. V.

Opportuni collegamenti ottenuti mediante serrature di sicurezza vincolano la manovra dei segnali a quella dei deviatoi estremi interessanti i diversi istradamenti.

Le Divisioni interessate impartiranno nella rispettiva competenza le disposizioni per la regolare attivazione dei nuovi impianti.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Venezia.*

Ordine di servizio N. 152. (C.).

Servizio italo-germanico.

Col 16 maggio 1915, la stazione di Schaftlach delle ferrovie Bavaresi dello Stato è stata ammessa alla tariffa eccezionale dei carboni per trasporti a vagone completo dalla Germania all'Italia coi seguenti prezzi per quintale, da introdursi a pag. 511 della Parte II A della tariffa diretta:

	Chiasso	*Pino*	*Peri*	*Pontebba*
Schaftlach	1,64	1,53	1,39	1,43

In conseguenza, a pag. 65 dell'elenco delle stazioni germaniche dovranno modificarsi come appresso le indicazioni relative alla stazione di Schaftlach:

			Chiasso	*Pino*	*Iselle*	*Peri*	*Pontebba*
Bav 2	**Schaftlach**	Holzkirchen (3)	633	593	—	396	406

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 153. (M.V.C.).

Richiesta ed uso delle carrozze speciali. (Saloni, carrozze di I classe con saloncino, carrozze per trasporto malati e carrozze per trasporto feretri).

1. *Residenza delle carrozze speciali.* — Le carrozze speciali sono assegnate di residenza nelle stazioni risultanti da apposito prospetto inserito nel fascicolo « Norme per la composizione dei treni viaggiatori » che viene pubblicato ad ogni cambiamento d'orario.

Le carrozze stesse devono essere custodite secondo le norme prescritte dall'Ordine di servizio N. 181-1908 e quando viaggiano — anche se fuori servizio — non devono mai avere in opera il copertone di cui fossero dotate.

Le Squadre di Rialzo delle stazioni di residenza sono fornite della biancheria e delle coperte necessarie per la preparazione dei letti disponibili in dette carrozze.

2. *Richiesta delle carrozze.* — Le Divisioni del Movimento provvedono a soddisfare le domande che loro pervengono dalle dipendenti stazioni o direttamente dal pubblico per viaggi a pagamento nell'interno della rete, quando sono in condizioni di poterlo fare con le carrozze assegnate in deposito fisso a stazioni della loro circoscrizione, informando telegraficamente il Servizio Movimento del numero della carrozza utilizzata, della data e dell'itinerario del viaggio.

È fatta eccezione per le carrozze assegnate alla Divisione del Movimento di Roma, le quali vengono ripartite direttamente dal Servizio Movimento (Ufficio materiale mobile).

In ogni altro caso le Divisioni del Movimento, cui pervengono le richieste, debbono comunicarle al Servizio Movimento (Ufficio materiale mobile), colle seguenti indicazioni: nome del richiedente (se trattasi di richiesta a pagamento devesi invece indicare: « *Per trasporto a pagamento richiedesi.......* »); tipo della

carrozza domandata, cioè se trattasi di salone, di saloncino, di carrozza per trasporto malati o di carrozza per trasporto feretri e se a due o a tre sale, o a carrelli; quantità delle persone viaggianti; data e itinerario del viaggio; quantità dei letti da utilizzare.

3. *Obblighi delle stazioni sedi di carrozze saloni o saloncini.* — La stazione che, di conformità all'ordine ricevuto, deve mettere in partenza una delle carrozze-salone (serie S) o uno dei saloncini (serie A S I) in essa residenti, tanto se la carrozza deve essere occupata in partenza, quanto se deve essere inviata in altra stazione a prendere servizio, deve comunicare in tempo utile con mod. M-40 al Dirigente della locale Squadra di Rialzo, il numero di servizio della carrozza da utilizzare, l'itinerario e la presumibile durata del viaggio e la quantità dei letti da utilizzare sia nel viaggio di andata, sia in quello di ritorno od in entrambi.

Il Dirigente della Squadra di Rialzo, appena ricevuto tale avviso, deve provvedere perchè la carrozza richiesta sia messa in perfetto ordine, sia provvista della biancheria e delle coperte necessarie per l'intero viaggio, e perchè l'agente che deve scortarla si trovi pronto in tempo debito. Deve inoltre rivolgersi in tempo utile al Dirigente la locale officina di carica degli accumulatori del Movimento per la verifica dell'impianto d'illuminazione e dei campanelli elettrici, per l'eventuale ricambio delle lampadine e per l'applicazione degli accumulatori e delle pile. Tanto le pile quanto gli accumulatori dovranno essere ritirati al ritorno della carrozza in residenza.

4. *Scorta.* — Le carrozze-salone devono essere sempre scortate da un agente del Servizio Veicoli, anche se viaggiano fuori servizio. I saloncini sono invece scortati soltanto quando viaggiano provvisti di biancheria, anche se fuori servizio.

L'agente di scorta ha l'obbligo di vestire l'uniforme e, prima della partenza del treno, deve essere presentato dal Capo-stazione a chi impegna la carrozza od a persona del suo seguito. Durante il viaggio deve prendere posto nel compartimento di servizio o nel corridoio della carrozza.

Nei viaggi nell'interno della rete, l'agente di scorta - su richiesta di chi impegna la carrozza e quando ne riceva ordine dal Capo-stazione - deve prendere posto nel più vicino compartimento

di III o di II classe, anche se non vi sia intercomunicazione fra la carrozza salone e le attigue.

Durante il viaggio, l'agente di scorta è disciplinarmente alla dipendenza del Capo conduttore.

5. *Documenti di viaggio dell'agente di scorta.* — Pel viaggio l'agente di scorta deve essere munito di tessera mod. V-273 (vedi allegato) (*), da rilasciarsi dal Dirigente della Squadra di Rialzo e valida solo in quanto l'agente viaggi collo stesso treno col quale circola la carrozza che è incaricato di scortare.

Le tessere di riconoscimento già utilizzate ed i relativi libretti esauriti, debbono essere rimessi alle Divisioni Veicoli dalle quali dipendono le località che li hanno rilasciati.

Qualora, per qualsiasi motivo, l'agente destinato alla scorta di qualche carrozza salone debba viaggiare con treni diversi da quello col quale circola la carrozza, deve esser munito, a cura del Dirigente della Squadra di Rialzo o del Capo stazione, di regolare biglietto di viaggio in servizio.

6. *Attribuzioni dell'agente di scorta.* — L'agente di scorta ha in consegna la carrozza e deve provvedere alla piccola manutenzione e pulizia della medesima; alla preparazione dei letti e al ricambio della biancheria; all'accensione ed allo spegnimento della luce; al ricambio delle lampadine esaurite e delle valvole bruciate; alla richiesta del ricambio degli accumulatori, del rifornimento dell'acqua, nonchè della biancheria, coperte ecc., di cui si presentasse il bisogno durante il viaggio.

7. *Obblighi delle stazioni di transito.* — Le stazioni di transito devono, se del caso, specialmente se non sono sede di manovali pulitori, far coadiuvare l'agente di scorta dal personale di manovalanza nelle mansioni di sua competenza.

8. — *Obblighi delle stazioni di sosta.* — Nelle stazioni di sosta le carrozze-salone ed i saloncini rimangono in consegna

(*) Per i viaggi all'estero l'agente dev'essere invece munito, in quanto lo stabiliscano le relative tariffe internazionali, d'uno speciale « certificato » stampato in varie lingue, conforme al modello allegato alle tariffe medesime.

all'agente di scorta il quale perciò non deve allontanarsi senza il permesso del Capo-tecnico, Capo-verificatore o Capo-stazione.

Se la carrozza non è scortata o se l'agente di scorta viene ritirato durante la sosta, la carrozza rimane in consegna alla stazione e, nel secondo caso, la biancheria, coperte ecc. esistenti nella carrozza stessa devono essere portate in residenza dall'agente di scorta che viene ritirato.

La stazione di sosta, appena venga a conoscenza della ripresa del viaggio, deve darne avviso alla più vicina Squadra di Rialzo, e nel contempo all'agente che avesse in consegna la carrozza, indicando il numero della carrozza stessa, la probabile data di partenza, l'itinerario e la durata del viaggio e, se del caso, la biancheria e le coperte occorrenti e la quantità di letti che devono essere allestiti. Se poi la carrozza non era scortata o se l'agente di scorta venne ritirato, la stazione di sosta dovrà pure richiedere alla stessa Squadra l'agente di scorta.

Spetta alla Squadra medesima, in base all'avviso ricevuto, di provvedere tosto a mettere in ordine la carrozza, e, se del caso, disporre per farla corredare di biancheria e coperte e perchè sia inviato l'agente di scorta per l'ulteriore viaggio.

La stazione di sosta deve avvisare anche la prossima officina di carica degli accumulatori per la verifica degli impianti di illuminazione e dei campanelli e per l'eventuale ricambio degli accumulatori e delle pile.

9. *Obblighi delle stazioni termine di viaggio.* — La stazione termine del viaggio, quando non sia quella di residenza della carrozza e non abbia già avuto disposizioni per l'ulteriore utilizzazione, deve dare avviso telegrafico alla Divisione e al Servizio Movimento (Ufficio materiale mobile) dell'arrivo della carrozza, indicando se sia resa disponibile o se sia ancora richiesta per altro viaggio, facendo in tal caso anche conoscere la data in cui presumibilmente verrebbe utilizzata.

La stazione stessa tratterrà quindi la carrozza in attesa delle disposizioni del Servizio Movimento. Delle disposizioni ricevute il Capo stazione informerà immediatamente il Dirigente la locale Squadra di Rialzo, ed in mancanza di questi, l'agente di scorta. Nel caso di ripresa di un nuovo viaggio, la stazione interessata dovrà attenersi alle norme date per le stazioni di sosta.

10. *Comunicazioni e richieste dell'agente di scorta.* — Le stazioni devono dare immediato corso alle comunicazioni epistolari e telegrafiche che gli agenti interessati dovessero fare ai propri superiori o ad altra stazione per la preparazione di quanto possa occorrere pel servizio della carrozza.

Alle richieste di biancheria, coperte, materie di consumo, lampadine, accumulatori di ricambio, ecc., deve essere corrisposto colla massima sollecitudine, valendosi anche dei treni diretti.

11. *Carrozze tolte dalla circolazione per guasti.* — Oltre alle normali comunicazioni da darsi ed ai provvedimenti da prendersi per la regolarità del servizio, deve pure essere dato avviso telegrafico alla Divisione ed al Servizio Movimento, quando una carrozza venga ritirata dalla circolazione per guasti, sia dalla stazione dove si è resa disponibile fuori della sua residenza, sia da una stazione del suo percorso.

12. *Carrozze per trasporto malati.* — Le precedenti disposizioni valgono anche per le carrozze per il trasporto degli ammalati ABM (a due assi) ed AMIz (a carrelli).

Per queste devono inoltre essere osservate tutte le disposizioni contenute nel « Regolamento per la disinfezione dei veicoli ferroviari » (Ordine di servizio N. 216-1911) e nelle relative « Norme d'applicazione » (Ordine di servizio N. 394-1912).

Data la speciale attrezzatura delle carrozze AMIz, le loro chiavi, quando non sono in consegna all'agente di scorta, devono essere sempre custodite dalla Squadra di Rialzo di residenza.

Le tasse da riscuotersi per l'uso delle carrozze AMIz sono quelle medesime stabilite dall'art. 18 delle tariffe e condizioni pei trasporti per i saloni a 4 assi, con l'aggiunta della tassa di disinfezione prevista dall'articolo stesso per le carrozze con compartimento per malati nel caso in cui detta tassa sia prescritta dalle norme allegate al sopra citato ordine di servizio N. 394-1912.

13. *Carrozze per trasporto feretri (serie AF).* — Per queste carrozze — premesso che normalmente non devono essere scortate — valgono, in quanto siano applicabili, le disposizioni di cui ai punti N. 2, 3, 9, 11.

14. *Situazioni giornaliere.* — Le stazioni, sedi di residenza di carrozze-saloni, saloncini, carrozze per trasporto malati e carrozze per trasporto feretri, devono comunicare telegraficamente al Servizio Movimento (Ufficio materiale mobile) la situazione alle ore 24 delle carrozze impegnate e di quelle disponibili e segnalare ogni qual volta una carrozza viene etichettata per riparazione, indicando l'Officina o la Squadra di Rialzo alla quale è destinata.

Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 5, 7, 8, 9, 12, 22, 41, 42, 44, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

Allegato all'Ordine di Servizio N. 009-1915.

MOD. V-273

FERROVIE DELLO STATO

DIVISIONE VEICOLI DI ....

TESSERA DI RICONOSCIMENTO N° ....

Il ....

....

della Squadra Rialzo di .... è incaricato

di scortare la carrozza salone N°. ....

.... li ....

Il Capo ....

Bollo

N.B. Vale solo quando l'agente viaggia nello stesso treno della carrozza Salone.

Mod. V-273

Squadra Rialzo di ....

Tessera N°. .... rilasciata al ....

.... per la scorta della

carrozza Salone ....

.... li ....

Il Capo ....

Ordine di servizio N. 154. (San. V. M. L. T.).

Norme per l'uso dei carri Vo. (Stazioni mobili di disinfezione).

Sono entrati in servizio due nuovi carri aventi la serie Vo destinati a stazioni mobili di disinfezione i quali portano i numeri 809000 e 809001.

Il primo avrà sede in Roma e servirà per i compartimenti di Roma, Ancona, Napoli, Bari, Reggio C. e Palermo; il secondo avrà sede a Milano e servirà per i compartimenti di Milano, Torino, Genova, Venezia, Bologna e Firenze.

Detti carri verranno dati in consegna rispettivamente ai capi tecnici del Servizio Veicoli di Roma e di Milano.

Per l'uso dei carri in parola dovranno osservarsi le seguenti norme:

1. Al funzionamento di ciascun carro Vo, verranno adibiti:

2 agenti abilitati alle funzioni di capo squadra disinfettatori ed alla esecuzione delle disinfezioni a mezzo degli apparecchi speciali dei carri Vo;

1 manovale in aiuto al capo squadra;

1 agente conduttore di caldaie a vapore.

Quest'ultimo dovrà essere fornito dal Servizio Veicoli quando disponga di agenti abilitati, altrimenti dalla Divisione Trazione, cui quella dei Veicoli ne farà richiesta; ed in caso di urgenza, dal capo deposito locomotive, al quale si rivolgerà direttamente il dirigente incaricato del Servizio Veicoli stesso.

Gli altri agenti verranno scelti fra il personale delle squadre di disinfezione, opportunamente istruito.

La squadra dei disinfettatori adibita al carro Vo eseguirà, oltre la disinfezione degli effetti d'uso, anche la disinfezione delle abitazioni dove si trovano.

2. Le richieste dei carri Vo verranno fatte direttamente ai capi tecnici di Roma o di Milano dagli ispettori sanitari aventi sede rispettivamente nelle circoscrizioni assegnate a ciascun carro.

Le richieste dovranno essere fatte mediante telegramma apposito, con formulario prescritto (Alleg. *A*).

3. Il capo tecnico, ricevuta la richiesta del carro Vo, prende accordi col capo stazione locale, per l'inoltro del medesimo, e ne dà avviso, con speciale telegramma (Alleg. *B*) all'ispettore sanitario e alla stazione, che deve ricevere il carro ed alla Divisione Movimento dalla quale dipende la stazione ove occorre il carro.

Il capo della stazione che inoltra il carro, ne informa tutte le stazioni di transito, per l'inoltro coi treni coincidenti, che verranno da lui indicati.

Di regola i carri Vo saranno inviati nel luogo, dove occorrono, col mezzo più sollecito, esclusi di massima i treni *viaggiatori* diretti e direttissimi, salvo casi speciali, pei quali saranno presi opportuni accordi fra i Servizi Sanitario e Movimento.

4. Il capo della stazione, che dovrà ricevere e ricoverare il carro, appena avuto dal capo tecnico il telegramma di avviso di cui al punto 3°, avvertirà, se sarà necessario, il sorvegliante del tronco in cui trovasi il locale con gli effetti da disinfettare, affinchè provveda agli eventuali trasporti col carrello d'armamento ed al personale di manovalanza da servire in sussidio alla squadra dei disinfettatori.

5. La disinfezione degli effetti d'uso coi carri Vo verrà praticata nella stazione più vicina al locale, dove si trovano gli effetti stessi ed il carro verrà all'uopo ricoverato in un binario non interessante i treni in corsa, scegliendo una località, per quanto sarà possibile, appartata e da cui non sia necessario rimuoverlo durante le operazioni di disinfezione.

Detto binario, qualora non fosse munito di platea impermeabile ed appositamente fognato, verrà allestito con uno strato di calce viva in piccoli pezzi distesa nell'interbinario e per un metro all'infuori delle rotaie.

6. Il ritorno dei carri Vo in residenza verrà di regola effettuato coi treni merci più celeri.

7. Nei viaggi di andata il personale adibito al carro Vo prenderà posto nel carro stesso. Nei viaggi di ritorno in residenza il carro sarà scortato da un solo agente.

Il persónale, quando dovrà viaggiare nel carro Vo sarà munito di semplice tessera di riconoscimento, analoga a quella adottata per scortare le carrozze-saloni. Quando dovrà viaggiare coi treni ordinari sarà munito di regolari recapiti di viaggio.

8: Quando il capo tecnico riceve la richiesta del carro Vo, mentre questo si trova fuori residenza, telegraferà al capo della stazione nella quale venne mandato, invitandolo ad inviarlo, appena possibile e col mezzo più sollecito, (esclusi i treni viaggiatori diretti e direttissimi), alla nuova stazione dove occorre. Questo telegramma sarà dato, per norma, anche al capo di quest'ultima stazione, all'ispettore sanitario ed alla Divisione Movimento da cui dipende la stazione ove occorre il carro.

Il capo della stazione, dove si trova il carro, dovrà avvertire telegraficamente l'altro capo stazione, e per norma l'ispettore sanitario, indicando il treno col quale il carro stesso sarà inviato, e dovrà in pari tempo interessare tutti i capi stazione di transito, per il suo inoltro coi treni coincidenti.

Il capo della stazione che attende il carro, ricevuto questo telegramma, avvertirà il sorvegliante dei lavori come al punto 4°.

Qualora il carro Vo, che trovasi fuori residenza, fosse rimasto sprovvisto di disinfettanti, il capo squadra disinfettatori, che lo ha in consegna, se ne provvederà presso una delle più vicine squadre di disinfezione, che riterrà più adatta al rifornimento stesso.

9. Per la consegna alle squadre di disinfezione degli oggetti da disinfettarsi col carro Vo, e per la riconsegna dei medesimi agli interessati, verranno compilati appositi elenchi.

10. Il carrello d'armamento, che avrà servito per il trasporto di effetti da disinfettarsi, dovrà, appena scaricato, venir disinfettato, a cura della squadra addetta al carro Vo .

Nulla è innovato delle disposizioni di cui l'ordine di servizio n. 122-1912 riguardanti i carri per uso di stazioni mobili di disinfezione, di proprietà del Ministero dell'Interno o ad esso noleggiati.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 8, 9, 41, 42 *e* 55.

ALLEGATO **A.**

Telegramma di richieste del carro Vo.

Occorre venga inviato alla stazione di (1) ....

Carro stufa Vo per disinfezione effetti dell'agente (2) ....

.... *dimorante* (3) ....

della linea ....

L' ISPETTORE SANITARIO

....

(1) Stazione ove occorre la disinfezione o stazione più vicina al casello dove si trovano gli oggetti da disinfettare.
(2) Cognome, nome, qualifica dell'agente.
(3) Indicare con precisione la stazione, o la progressiva chilometrica, se si tratta di casello.

ALLEGATO **B.**

Telegramma di avviso dell'inoltro del carro Vo.

Capo stazione di .... *p. n. Ispettore Sanitario di* ....

Come da richiesta codesto Ispettorato Sanitario, carro Vo, per disinfezione effetti dell'agente (1) .... *dimorante* (2) .... *verrà inoltrato codesta stazione treno N.* .... *del* ....

(3) ....

(1) Cognome, nome, qualifica.
(2) Indicare la stazione, la progressiva chilometrica del casello.
(3) Se si tratta di un casello aggiungere: *Avvertesi Sorvegliante Lavori far trovare carrello pronto stazione.*

Ordine di servizio N. 155. (M. e C.).

Istituzione del servizio merci a grande velocità a Quercianella.

(Vedi Ordine di servizio N. 160-1910).

Dal giorno 24 maggio 1915 la fermata di Quercianella della linea Livorno-Vada, attualmente ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani con le norme in uso per le case cantoniere, sarà abilitata ai trasporti di merci a grande velocità, in servizio interno e cumulativo italiano, per le spedizioni non superanti il peso di Kg. 500 ognuna e composte di colli non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno.

Per la registrazione e contabilizzazione dei trasporti e per la tenuta del conto corrente valgono le norme pubblicate con l'ordine di servizio N. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata di Quercianella eseguirà il versamento degli introiti alla cassa compartimentale di Firenze ogni cinque giorni, con la periodicità di cui la lettera *E* dell'allegato all'ordine di servizio n. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra e dell'impianto del telegrafo eseguito in detta località, nel volume I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pag. 47 di fronte al nome di Quercianella si dovrà esporre nella colonna 8 la lettera *G* (10) e nella colonna 13 la lettera *S* riportando in calce la seguente annotazione:

(10) - Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno.

***

Inoltre nel fascicolo «*Elenco delle stazioni della rete dello Stato che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo* », fra i nomi delle stazioni di Quart Villefranche e Quincinetto, inserire:

Quercianella (2/2/1/3/3/3/1);

e nel fascicolo « *Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo* (*edizione* 1° *luglio* 1910) » a pag. 12 fra i nomi delle stazioni di Quart Villefranche e Quincinetto, inserire:

Quercianella . 223/558. 1009.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 156. (M. T. L.).

Attivazione del doppio binario sul tratto Albegna-Alberese.

Dalle ore 10 del giorno 25 maggio 1915 verrà attivato il doppio binario sul tratto Albegna-Alberese della linea Roma-Pisa e pertanto il servizio a doppio binario su detta linea verrà esteso all'intero tratto Roma-Alberese.

Il segnale a disco di seconda categoria della stazione di Albegna verso Talamone, e quello della stazione di Talamone verso Alberese, saranno spostati da destra a sinistra rispetto ai treni in arrivo, senza variarne la distanza dall'asse del rispettivo fabbricato viaggiatori.

Il segnale, pure di seconda categoria, dalla stazione di Talamone verso Albegna e quello della stazione di Alberese verso Talamone resteranno nella attuale loro posizione.

La stazione di Talamone e quella di Alberese sono provviste di due binari per le precedenzze dei treni nei due sensi, della capacità di sessantacinque veicoli quelli dei treni pari e di cinquanta veicoli quelli dei treni dispari.

Le Divisioni interessate daranno, di accordo e nella loro rispettiva competenza, le disposizioni per l'attivazione di cui sopra.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Roma.*

Ordine di servizio N. 157. (C.).

Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento e farina di frumento in servizio interno e cumulativo italiano.

(Vedi ordini di servizio N. 41, 102 e 109-1915).

Con riferimento agli ordini di servizio n. 41, 102 e 109-1915, si avverte che la Società nazionale di ferrovie e tramvie ha acconsentito ad accordare, per il percorso della linea Brescia-Iseo-Edolo, la riduzione del 50 % per i trasporti di frumento e farina di frumento a carro completo in servizio cumulativo, che saranno effettuati fino a tutto giugno 1915 per conto dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e dei Consorzi granari provinciali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 158. (M. C. e L.).

Apertura all'esercizio della fermata di S. Marino.

Dal giorno 25 maggio 1915, viene aperta all'esercizio, sulla linea Mestre-Primolano, la fermata di S. Marino al Km. 69 + 502,27 fra le stazioni di Carpanè-Valstagna e di Cismon, dalle quali dista rispettivamente Km. 5 + 012.54 e Km. 4 + 245,48.

La fermata, che trovasi a sinistra della suddetta linea nel senso Mestre-Primolano, viene ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, ed è esercitata a mezzo di un guardiano, in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », pubblicato con l'Ordine di servizio N. 160-1909.

La stazione di Carpanè Valstagna resta incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli, ecc. e del versamento del relativo importo.

Nel prospetto « allegato A » sono indicate, coi relativi prezzi, le relazioni di corsa semplice e di andata-ritorno, ammesse dalla fermata di S. Marino.

Alla protezione dei treni nella fermata sarà provveduto per cura del rispettivo personale di scorta.

Per le aggiunte da praticarsi nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » ed in quello edizione 1908 vedasi l'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 ,5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'Ordine di servizio N. 158-1915.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la casa cantoniera di S. Marino.

Da	a	BIGLIETTI DI						Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		corsa semplice			andata e ritorno			
		I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe	
S. Marino	Bassano. . . .	2.35	1.65	1.10	3.85	2.70	1.75	Carpanè Valstagna
	Carpanè Valstagna.	0.75	0.50	0.35	1.25	0.85	0.55	
	Cassola	3.05	2.15	1.40	—	—	—	
	Castelfranco Veneto.	4.60	3.25	2.10	7.60	5.35	3.45	
	Castello di Godego	4.—	2.80	1.85	—	—	—	
	Cismon	0.60	0.45	0.30	1.05	0.70	0.45	
	Maerne di Martellago . . .	7.55	5.30	3.45	—	—	—	
	Mestre	8.40	5.90	3.80	13.80	9.65	6.25	
	Noale Scorzè .	6.60	4.65	3.—	10.90	7.65	4.95	
	Piombino Dese	5.65	4.—	2.60	—	—	—	
	Primolano. . .	1.40	0.95	0.60	2.25	1.60	1.05	
	Resana	5.20	3.65	2.40	—	—	—	
	Salzano Robegano	7.10	5.—	3.25	—	—	—	
	S. Nazario. . .	1.15	0.75	0.50	—	—	—	
	Solagna. . . .	1.60	1.15	0.70	—	—	—	
	Venezia S. L. .	9.50	6.65	4.30	15.50	10.85	7.—	

Allegato **B** *all' Ordine di Servizio N. 158-1915.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) », si dovrà:

— a pag. 53, fra S. Marinella e S. Martino, inserire:

S. Marino (casa cantoniera) / Mestre-Primolano confine / 2° Venezia Castelfr. V. / Vicenza / 53 / V (6) / B (6) / - / - / - / - / -

— a pag. 80, tabella (53), Mestre-Primolano Confine fra Carpanè Valstagna e Cismon inserire il nome di S. Marino, da considerarsi scritto in corsivo, con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Mestre	Km. 70	Cassola	Km. 25
Maerne di Martel.	» 63	Bassano	» 19
Salzano Robegano	» 59	Solagna	» 13
Noale Scorzè	» 55	S. Nazario	» 9
Piombino Dese	» 47	Carpanè Valstagna	» 6
Resana	» 43	Cismon	» 5
Castelfranco Veneto	» 38	Primolano	» 11
Castello di Godego	» 33	Primolano Confine	» 13

Nel « Prontuario (edizione 1° luglio 1908) » parte quarta si dovrà:

— a pag. 234, fra S. Marinella e S. Martino al Tagliamento, inserire: S. Marino (casa cantoniera) / 48.107.141.29.15 / 1254 / 1268 /

Ordine di servizio N. 159. (V.).

Nuova classificazione e numerazione dei veicoli riscattati dalla ferrovia Aulla-Lucca.

Nel prospetto che segue sono indicati i veicoli riscattati col 1° maggio 1915 dalla ferrovia Aulla-Lucca in conseguenza dell'avvenuto passaggio dalla ferrovia stessa alla rete dello Stato, di cui l'ordine di servizio N. 119-1915, e le nuove marche ed i nuovi numeri che i veicoli in parola devono ricevere in armonia al sistema di classificazione e numerazione adottato per gli altri veicoli di proprietà delle F. S.

Le officine veicoli dello Stato e private e le squadre di rialzo che ne hanno i mezzi, dovranno disporre che, in occasione di riparazioni ai veicoli suddetti ancora muniti della vecchia marcatura, siano loro applicate le nuove marche (sigla e serie) e il nuovo numero di servizio, come da allegato elenco, in sostituzione di quelli esistenti, attenendosi alle stesse norme seguite per la marcatura degli altri veicoli delle F. S. e ricordando che tanto la serie ed il numero vecchio, quanto la serie ed il numero nuovo dovranno essere punzonati sui due lungaroni e che la serie ed il numero vecchio dovranno essere barrati in modo da risaltare ancora leggibili.

Si fa presente che in tale occasione dovranno essere applicate anche tutte le altre iscrizioni prescritte, osservando che la categoria di velocità è per tutti i veicoli la (3), che per i bagagliai-posta la portata è di tonn. 6, e che per i carri vale l'attuale loro portata di tonn. 12, 16 e 20.

Distribuito agli agenti delle classi 40, 41, 42, 43 *e* 44.

Nuova classificazione e numerazione dei veicoli riscattati dalla ferrovia "Aulla-Lucca".

Tipo del veicolo	Marche attuali			Cat. di velocità	Portata	Marche da sostituirsi			Cat. di velocità	Portata
	Sigla	Serie	Num. di servizio			Sigla	Serie	Num. di servizio		
Carrozza di 1ª classe con terrazzini aperti di testa.	FAL	A	1	—	—	F. S.	ATer	19668	3	—
Id.	»	»	2	—	—	»	»	19669	»	—
Id.	»	»	3	—	—	»	»	19670	»	—
Carrozze di 3ª classe con terrazzini aperti di testa	»	C	21	—	—	»	CTer	43476	»	—
Id.	»	»	22	—	—	»	»	43477	»	—
Id.	»	»	23	—	—	»	»	43478	»	—
Id.	»	»	24	—	—	»	»	43479	»	—
Id.	»	»	25	—	—	»	»	43480	»	—
Id.	»	»	26	—	—	»	»	43481	»	—
Id.	»	»	27	—	—	»	»	43482	»	—
Id.	»	»	28	—	—	»	»	43483	»	—
Id.	»	»	29	—	—	»	»	43484	»	—
Id.	»	»	30	—	—	»	»	43485	»	—
Id.	»	»	31	—	—	»	»	43486	»	—
Id.	»	»	32	—	—	»	»	43487	»	—
Carrozze miste di 1ª e 3ª classe con terrazzini aperti di testa .	»	AC	2	—	—	»	ACTer	65200	»	—
Bagagliai-posta con terrazzini aperti di testa .	»	DU	51	—	—	»	DUTer	94485	»	6
Id.	»	»	52	—	—	»	»	94486	»	»
Id.	»	»	53	—	—	»	»	94487	»	»

Tipo del veicolo	Marche attuali			Cat. di velocità	Portata	Marche da sostituirsi			Cat. di velocità	Portata
	Sigla	Serie	Num. di servizio			Sigla	Serie	Num. di servizio		
Carri coperti per trasporto merci e derrate alimentari	FAL	F	101	3	12	F.S.	F	126800	3	12
Id.	»	»	102	»	»	»	»	126801	»	»
Carri coperti per trasporto merci e derrate alimentari	»	»	131	»	»	»	»	124300	»	»
Id.	»	»	132	»	»	»	»	124301	»	»
Id.	»	»	133	»	»	»	»	124302	»	»
Carri coperti per trasporto merci e bestiame.	»	G	201	»	»	»	G	230050	»	»
Id.	»	»	231	»	»	»	»	226700	»	»
Id.	»	»	232	»	»	»	»	226701	»	»
Id.	»	»	233	»	»	»	»	226702	»	»
Id.	»	»	234	»	»	»	»	226703	»	»
Id.	»	»	251	»	16	»	»	252608	»	16
Id.	»	»	252	»	»	»	»	252609	»	»
Id.	»	»	253	»	»	»	»	252610	»	»
Id.	»	»	254	»	»	»	»	252611	»	»
Id.	»	»	281	»	»	»	»	252714	»	»
Id.	»	»	282	»	»	»	»	252715	»	»
Id.	»	»	283	»	»	»	»	252716	»	»
Id.	»	»	284	»	»	»	»	252717	»	»
Id.	»	»	285	»	»	»	»	252718	»	»
Id.	»	»	286	»	»	»	»	252719	»	»
Id.	»	»	287	»	»	»	»	252720	»	»
Id.	»	»	288	»	»	»	»	252721	»	»
Carri coperti per trasporto merci	»	H	301	»	12	»	H	320600	»	12

Tipo del veicolo	Marche attuali			Cat. di velocità	Portata	Marche da sostituirsi			Cat. di velocità	Portata
	Sigla	Serie	Num. di servizio			Sigla	Serie	Num. di servizio		
Carri coperti per trasporto merci	FAL	H	302	3	12	F. S.	H	320601	3	12
Id.	»	»	331	»	»	»	»	320700	»	»
Id.	»	»	332	»	»	»	»	320701	»	»
Id.	»	»	333	»	»	»	»	320702	»	»
Carri scoperti a sponde alte	»	L	401	»	»	»	L	428012	»	»
Id.	»	»	402	»	»	»	»	428013	»	»
Id.	»	»	403	»	»	»	»	428014	»	»
Id.	»	»	404	»	»	»	»	428015	»	»
Id.	»	»	405	»	»	»	»	428016	»	»
Id.	»	»	406	»	»	»	»	428017	»	»
Id.	»	»	431	»	»	»	»	428108	»	»
Id.	»	»	432	»	»	»	»	428109	»	»
Id.	»	»	433	»	»	»	»	428110	»	»
Id.	»	»	434	»	»	»	»	428111	»	»
Id.	»	»	435	»	»	»	»	428112	»	»
Id.	»	»	436	»	»	»	»	428113	»	
Id.	»	»	437	»	»	»	»	428114	»	»
Id.	»	»	438	»	»	»	»	428115	»	»
Id.	»	»	439	»	»	»	»	428116	»	»
Id.	»	»	440	»	»	»	»	428117	»	»
Id.	»	»	441	»	»	»	»	428118	»	»
Id.	»	»	442	»	»	»	»	428119	»	»
Id.	»	»	443	»	»	»	»	428120	»	»
Id.	»	»	444	»	»	»	»	428121	»	»
Id.	»	»	445		»	»	»	428122	»	»
Id.	»	»	446	»	»	»	»	428123	»	

TIPO DEL VEICOLO	Marche attuali			Cat. di velocità	Portata	Marche da sostituirsi			Cat. di velocità	Portata
	Sigla	Serie	Num. di servizio			Sigla	Serie	Num. di servizio		
Carri scoperti a sponde alte.	FAL	L	447	3	12	F. S.	L	428124	3	12
Id.	»	»	448	»	»	»	»	428125	»	»
Carri scoperti a sponde basse.	»	P	501	»	»	»	Pf	624008	»	»
Id.	»	»	502	»	»	»	»	624009	»	»
Id.	»	»	531	»	»	»	»	624117	»	»
Id.	»	»	532	»	»	»	»	624118	»	»
Id.	»	»	533	»	»	»	»	624119	»	»
Id.	»	»	534	»	»	»	»	624120	»	»
Carri scoperti per trasporto massi	»	Pm	601	»	20	»	Pm	670000	»	20
Id.	»	»	602	»	»	»	»	670001	»	»
Id.	»	»	603	»	»	»	»	670002	»	»
Id.	»	»	604	»	»	»	»	670003	»	»
Id.	»	»	605	»	»	»	»	670004	»	»
Id.	»	»	631	»	»	»	»	670100	»	»
Id.	»	»	632	»	»	»	»	670101	»	»
Id.	»	»	633	»	»	»	»	670102	»	»
Id.	»	»	634	»	»	»	»	670103	»	»
Id.	»	»	635	»	»	»	»	670104	»	»
Id.	»	»	636	»	»	»	»	670105	»	»
Id.	»	»	637	»	»	»	»	670106	»	»
Id.	»	»	638	»	»	»	»	670107	»	»
Id.	»	»	639	»	»	»	»	670108	»	»
Id.	»	»	640	»	»	»	»	670109	»	»

Ordine di Servizio N. 160. (S.).

Trasporti da eseguirsi per conto od a richiesta dei Servizi dell'Amministrazione.

A partire dal 1° giugno 1915 andranno in vigore le nuove « Norme per l'eseguimento dei trasporti per conto od a richiesta dei Servizi dell'Amministrazione » allegate al presente ordine di servizio, le quali sostituiscono quelle emanate coll'ordine di servizio N. 258-1912, restando altresì abrogata ogni altra disposizione in contrario.

NORME

per l'eseguimento dei trasporti per conto od a richiesta dei Servizi dell'Amministrazione

CAPO I.

CLASSIFICAZIONE DEI TRASPORTI.

Art. 1.

Specie dei trasporti.

I trasporti che possono essere eseguiti per conto o richiesta dei Servizi dell'Amministrazione sono di tre specie:

a) *trasporti in esenzione di tassa;*

b) *trasporti da tassarsi in base alle tariffe a rimborso di spesa stabilite nelle presenti norme;*

c) *trasporti a tariffa ordinaria.*

Art. 2.

1° — *Trasporti in esenzione di tassa, da eseguirsi senza documento.*

Appartengono a questa prima specie:

a) i trasporti di cassette, bolgette, sacchi, pieghi, ecc., contenenti la corrispondenza ordinaria (1) di servizio dei vari Uffici dell'Amministrazione, che si effettuano di massima mediante semplice consegna al treno.

---

(1) Per la corrispondenza importante, da spedirsi raccomandata, vedi lettera e) del presente articolo.

Le buste e le fascie dei pieghi devono essere munite del timbro dell'ufficio che li spedisce, oppure della firma dell'agente speditore.

La stazione di partenza, applicherà ad esse il proprio bollo indicante la data ed il numero del treno al quale vengono consegnati per l'inoltro a destino.

La gratuità del trasporto è limitata alla corrispondenza riguardante esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio delle proprie linee, comprese quelle in corso di costruzione nonchè le linee di navigazione esercite dallo Stato, e per conseguenza, resta assolutamente vietato il trasporto di lettere private o di istanze, sollecitazioni e simili, presentate da privati alle stazioni per l'inoltro ad altri Uffici dell'Amministrazione, ad eccezione dei reclami consegnati in busta aperta dagli aventi diritto (1).

Allo stesso modo, e con le medesime limitazioni, si trasportano le lettere, le buste, ecc., delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo o di corrispondenza e riguardanti, beninteso, il solo servizio cumulativo e di corrispondenza con le Ferrovie dello Stato;

b) i trasporti degli istrumenti geodetici e degli attrezzi di lavoro di cui al § 64 delle Norme d'applicazione del regolamento allegato all'ordine di servizio N. 89-1911;

c) i trasporti a carico della parte ordinaria del bilancio eseguiti nei limiti di una stessa stazione;

d) i trasporti di pieghi contenenti la contabilità delle gestioni, nonchè i pacchi dei biglietti ritirati in arrivo che le stazioni trasmettono ai Controlli competenti.

Pei trasporti contemplati da quest'ultimo comma saranno da osservarsi le norme all'uopo stabilite.

---

(1) Art. 3 del testo unico della legge postale: « Chiunque tra« sporti o distribuisca corrispondenza in frode della privativa postale, « oltre al pagamento delle tasse dovute incorre in una pena pecu« niaria eguale al decuplo e che non sarà mai minore di L. 5.

« Il diritto postale su cui è misurata la pena è quello stabilito « per le corrispondenze non francate.

« In caso di recidiva, alla pena pecuniaria si potrà aggiungere « quella del carcere estensibile a tre mesi. »

2° — *Trasporti in esenzione di tassa, da eseguirsi con documento.*

e) i trasporti di cassette, bolgette, sacchi, pieghi, ecc., contenenti la corrispondenza importante di servizio dei varii Uffici dell'Amministrazione, nonchè le spedizioni di acqua potabile e degli apparecchi di disinfezione che si eseguiscono da e per l'Istituto sperimentale e Laboratori distaccati di Torino, Firenze e Palermo (1);

f) le spedizioni di cassette o pacchi di biglietti di viaggio restituiti al Controllo viaggiatori dalle stazioni e dalle agenzie;

g) le spedizioni delle lettere di vettura ordinate dalle Ditte all'Amministrazione, o che le ditte fanno stampare per conto proprio e mandano all'Amministrazione per la timbratura a secco;

h) le spedizioni di cestoni o di altri recipienti che hanno servito al trasporto di merci estere in esenzione di visita doganale, o per il ritorno dei campioni prelevati per risolvere controversie doganali e di cui all'art. 52 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie;

i) le spedizioni dei campioni che dalle stazioni vengono inviati per esame e giudizio al Servizio Commerciale, quando l'invio non ha luogo con piego raccomandato;

l) le spedizioni di sacchi, recipienti ed imballaggi di qualsiasi genere che hanno servito per trasportare merci o numerario per conto dell'Amministrazione;

m) le spedizioni di recipienti vuoti ed imballaggi, inviati dai capi zona alle Società cooperative fra agenti ferroviari per prendere le derrate (*art 23 del regolamento allegato all'ordine di servizio N.* 167-1911);

n) le spedizioni degli oggetti di vestiario del personale rifiutati o respinti per la riparazione;

o) le spedizioni di numerario o di carte di valore eseguite per qualsiasi motivo dalle casse, dalle stazioni e dagli altri Uffici dell'Amministrazione;

(1) I trasporti di cui al presente comma dovranno essere scortati dal Mod. G-75 e potranno essere effettuati con qualsiasi treno non esclusi i diretti ed i direttissimi.

p) le spedizioni di numerario, carte valori, preziosi ed oggetti ritrovati, nonchè quelle di merci o bagagli eccedenti, rifiutati od abbandonati, eseguite dalle stazioni alle Divisioni Movimento od ai relativi depositi compartimentali (ordine di servizio N. 364-1909);

q) le spedizioni dei campioni di carbone o di altre materie per analisi e prove di collaudo;

r) i trasporti del materiale d'esercizio e dei materiali e pezzi di ricambio dei rotabili che si mandano o ritornano dalla riparazione; dei pezzi di ricambio, eseguiti senza intervento dei magazzini, per sostituire altri tolti d'opra; delle sale montate tolte dal parco e spedite da una località ad un'altra;

s) i trasporti di materiale rotabile, copertoni ed attrezzi di carico spediti per concentramento e per ripartizione; del materiale rotabile fuori servizio destinato alla riparazione od alla demolizione; del materiale rotabile di nuovo acquisto dal luogo di consegna a quello di collaudo; dei carri sagoma, carri luce, carri campione e carrelli in coda ai treni che si effettuano pei bisogni dell'esercizio;

t) i trasporti in piccole partite di derrate alimentari e relativi recipienti di cui al § 53 delle *Norme d'applicazione del Regolamento* allegato all'ordine di servizio N. 89-1911; quelli di masserizie del personale ferroviario e delle brande per gli agenti inviati in trasferta in località prive di alloggi (§ 65 delle dette Norme); quelli di acqua per il rifornimento delle cisterne delle stazioni e delle case cantoniere, nonchè quelli di viveri per il personale dell'Amministrazione eseguiti per mezzo di appositi carri;

u) i trasporti di persone e di cose che si effettuano per conto dei capitoli compresi nella parte ordinaria del bilancio, ivi compresi i trasporti dei materiali per giri di scorte fra magazzini, depositi combustibili e Sezioni Lavori, ed eccettuati quelli per conto delle stazioni comuni con le Amministrazioni estere soggetti, per ragioni di reciprocanza, alle tariffe normali del pubblico (articolo 20).

Art. 3.

Trasporti da tassarsi in base alla tariffa a rimborso di spesa.

Appartengono a questa specie i trasporti di materiali di primo acquisto per conto dei magazzini approvvigionamento, tanto se spediti dal luogo di provenienza ai magazzini, quanto se spediti direttamente al luogo di impiego; i trasporti in conto patrimoniale; i trasporti per la costruzione di nuove linee affidate alla amministrazione delle ferrovie dello Stato; i trasporti per la costruzione e la manutenzione delle case economiche pei ferrovieri; gli altri trasporti che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato esegue per conto proprio e quelli che l'Amministrazione stessa effettua per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi in base a convenzioni o speciali autorizzazioni che prevedano l'applicazione delle tariffe a rimborso di spesa, e che non rientrino fra i trasporti contemplati negli articoli 2 e 4 delle presenti Norme.

Tali trasporti dovranno essere scortati da documento.

Art. 4.

Trasporti a tariffa ordinaria.

Appartengono a questa specie i trasporti riflettenti forniture o lavori per conto di altre Amministrazioni dello Stato o di terzi quando siano da effettuarsi in conto corrente.

Tali trasporti dovranno essere scortati da documento.

CAPO II.

Documenti che devono scortare i trasporti in servizio.

Art. 5.

Moduli pei trasporti in servizio.

I modelli dei documenti da adoperarsi pei trasporti in servizio risultano, con l'indicazione della serie, numero, specie, colore e titolo, dall'Allegato *B* alle presenti Norme, nel quale è pure indicato il loro uso in relazione alle disposizioni che regolano l'effettuazione delle varie specie dei trasporti.

Art. 6.

Documenti pei trasporti interessanti le stazioni comuni e le linee in esercizio speciale.

I documenti di cui al precedente articolo 5 servono tanto per i trasporti che interessano l'esercizio ed i lavori delle stazioni e delle linee esclusive dello Stato, quanto per quelli che riguardano l'esercizio ed i lavori delle stazioni comuni colle Amministrazioni estere, e delle linee in esercizio speciale, colla sola avvertenza, che nel secondo caso dev'essere apposta in testa al documento stesso, in carattere appariscente o con apposito timbro, l'indicazione **Ente comune**.

CAPO III.

Trasporto delle persone.

Art. 7.

Richiesta di trasporto.

Per il trasporto delle persone si fa uso della richiesta Mod. Ci-111 (bianco), la quale è valevole pei lavori a carico della parte ordinaria del bilancio, per quelli in conto patrimoniale, per le case economiche dei ferrovieri, per costruzione di nuove linee, per conto di altre Amministrazioni dello Stato, siano essi da eseguirsi direttamente dai Servizi oppure direttamente da Imprese, il che risulterà dalle indicazioni che gli Uffici emittenti dovranno all'uopo esporre sulla richiesta medesima.

Nel caso di trasporti inerenti a lavori eseguiti direttamente dai Servizi, esclusi quelli di cui all'articolo 4 i quali, pur essendo effettuati direttamente dai Servizi riflettono lavori per conto terzi, la stazione di partenza, dopo avere accertata la regolarità della richiesta, appone sui due tagliandi il bollo ad umido colla data e col numero del treno, trattiene il tagliando *A* per unirlo alla contabilità della gestione viaggiatori, e, senza riscuotere tassa

alcuna, emette un biglietto Mod. Ci-201 per ogni richiesta, previa indicazione sul medesimo del numero delle persone e degli estremi della richiesta stessa. Consegna poscia, insieme al biglietto Mod. Ci-201, il tagliando *B* alla persona od alla comitiva che viaggia.

Tanto il tagliando *B*, quanto il Mod. Ci-201 saranno ritirati dalla stazione di arrivo e da essa trasmessi al Controllo Viaggiatori.

Nel caso di trasporti inerenti a lavori eseguiti a mezzo di Imprese, la stazione di partenza, ritirando il tagliando *A*, deve riscuotere la tassa di trasporto nella misura di L. 0.0206 per ogni persona e per chilometro di percorrenza, tassa di bollo compresa, emettendo pure un biglietto Mod. Ci- 201, da contabilizzarsi sotto il titolo « Introiti a rimborso di spesa ». Questo biglietto è da consegnarsi alla persona od alla comitiva viaggiante insieme al tagliando *B* di cui è stato fatto cenno, ed entrambi i documenti saranno ritirati dalla stazione di arrivo e trasmessi al Controllo viaggiatori.

Il Controllo, compiute le operazioni di sua spettanza, restituirà agli uffici emittenti, pei debiti riscontri, i tagliandi *A* ed i tagliandi *B* relativi ai Mod. Ci-201, fatta eccezione per i tagliandi *A* e *B* rilasciati dagli Uffici del Servizio Costruzioni, che dovranno rimettersi invece alla sede centrale del Servizio stesso.

Le richieste sono valide per due mesi a decorrere dalla data della loro emissione.

Per le fermate intermedie valgono le norme di cui all'Allegato 7 delle Tariffe.

Art. 8.

Classe per cui sono valevoli le richieste.

Le persone munite delle richieste di cui all'art. 7 devono viaggiare in 3ª classe coi treni accelerati, omnibus e misti, salvo speciale autorizzazione da apporsi sulla richiesta dall'Ufficio che la emette, qualora sia necessario il trasporto coi diretti.

Tale autorizzazione non potrà essere rilasciata che in casi eccezionali e di assoluta urgenza.

Art. 9.

Riduzione del numero delle persone indicate nella richiesta.

Se all'atto della partenza si presenta un numero di persone inferiore a quello indicato nella richiesta, il bigliettario dovrà farne opportuna annotazione sulla richiesta stessa nello spazio a ciò destinato, rilasciando il biglietto di cui all'articolo 7 in relazione al numero effettivo delle persone che viaggiano.

CAPO IV.

Trasporto dei materiali e mezzi d'opera.

Art. 10.

Documenti pei trasporti richiesti dai Servizi dell'Amministrazione.

Verso presentazione delle lettere di porto Mod. Ci-112 (verde) e Ci-113 (rosa), di cui all'Allegato *B* alle presenti Norme, e dopo accertata la loro regolarità, le stazioni daranno corso ai trasporti senza applicare nè contabilizzare alcuna tassa.

Art. 11.

Richiesta di trasporto per conto di Imprese.

Pei trasporti da eseguirsi per conto di Imprese accollatarie di lavori o di provviste inerenti a lavori, dovrà essere presentata la richiesta a due tagliandi Mod. Ci-114 (bianca) di cui all'Allegato *B* alle presenti Norme, rilasciata dal competente Servizio dell'Amministrazione.

Oltre alla detta richiesta, valevole per ottenere l'applicazione della tariffa a rimborso di spesa, le stazioni dovranno esigere la presentazione della lettera di porto, od eventualmente della nota di spedizione, che le Imprese devono compilare sul modulo in uso per i trasporti ordinari.

Le relative tasse di porto e diritto fisso, da computarsi nella misura indicata sulla richiesta, saranno dalle stazioni riscosse e contabilizzate sotto il titolo « Introiti a rimborso di spesa ».

Le richieste Mod. Cı-114 allegate ai relativi documenti di trasporto saranno inviate al Controllo competente il quale, dopo compiute le operazioni di sua spettanza, invierà mensilmente uno dei tagliandi al Controllo merci interno di Torino per l'inoltro agli Uffici emittenti.

I tagliandi delle richieste rilasciate dagli Uffici distaccati del Servizio Costruzioni anzichè ai singoli Uffici emittenti saranno da trasmettersi invece alla sede del Servizio stesso.

La richiesta Mod. Cı-114 è valida per due mesi dalla data del suo rilascio.

Art. 12.

Modalità per l'effettuazione dei trasporti.

Gli stampati, i piccoli pacchi, gli oggetti di vestiario possono essere spediti a grande velocità, ad eccezione delle materie pericolose e nocive per le quali sia tassativamente prescritto il trasporto a Piccola Velocità colle cautele indicate nell'Allegato 9 delle Tariffe.

Tutti gli altri trasporti in servizio di materiali d'ogni genere, devono farsi a Piccola Velocità, salvo nei casi d'urgenza, pei quali gli Uffici mittenti ritengano di autorizzare, sui relativi documenti, il trasporto a Grande Velocità, indicandone il motivo.

Le merci in disguido od erroneamente instradate (art. 29) dovranno inoltrarsi a G. V. qualora altro modo d'inoltro compromettesse la resa nei termini normali o la conservazione della merce.

I trasporti per conto delle Imprese possono aver luogo tanto in porto affrancato, quanto in porto assegnato, e devono essere eseguiti a P. V., salvo che il Servizio che rilascia la richiesta Mod. Cı-114, non prescriva, nei casi di assoluta urgenza, l'inoltro a G. V.

Qualora venga concesso alle Imprese di eseguire trasporti in porto assegnato, l'Ufficio che rilascia la richiesta potrà richiedere all'Appaltatore quella garanzia che stimerà necessaria per assicurare che avvenga il regolare svincolo delle cose trasportate.

Art. 13.

Richiesta di carri.

Quando per l'effettuazione di un trasporto occorra l'uso di un carro, il mittente deve farne domanda alla stazione, domanda che deve risultare anche sul documento di trasporto.

Art. 14.

Consegna e riconsegna dei trasporti.

Per la consegna e la riconsegna dei trasporti scortati da lettere di porto in servizio, valgono le stesse modalità in uso per i trasporti ordinari.

Le stazioni di partenza devono quindi rilasciare al mittente la ricevuta in partenza all'atto della consegna del trasporto, e quelle d'arrivo il bollettino di consegna all'agente che effettua lo svincolo, facendo apporre dal medesimo la firma leggibile, la qualifica e l'indicazione del Servizio od Ufficio dal quale dipende, nell'apposita colonna del registro arrivi Mod. C1-406.

Art. 15.

Carico e scarico.

Le operazioni di carico e scarico dei trasporti in servizio nei casi di carri completi o da considerarsi come tali, devono essere compiute dal personale dei Servizi o delle Imprese interessate, a seconda che il trasporto si effettua per conto degli uni o delle altre.

Art. 16.

Disposizioni speciali per i trasporti per conto di Imprese.

Ai trasporti in servizio da eseguirsi per conto di Imprese assuntrici di lavori, sono applicabili tutte le disposizioni in vigore per i trasporti ordinari, in quanto non siano modificate dalle presenti Norme.

Per quelli di siffatti trasporti che provengono da altre Amministrazioni sono dovute, per il percorso non appartenente alle Ferrovie dello Stato, le tariffe ordinarie, e se i trasporti medesimi provengono dall'estero, anche con lettera di vettura diretta, non potrà essere domandata l'applicazione dei prezzi delle tariffe dirette internazionali, dovendo essi fruire sul percorso italiano della tariffa a rimborso di spesa.

Se i trasporti sono caricati su vagoni delle Ferrovie corrispondenti, le Imprese devono pagare la tassa di nolo dovuta alle Ferrovie stesse, oppure provvedere, a loro cura e spese, per il trasbordo sui carri delle Ferrovie dello Stato nelle stazioni di transito.

Quando non avvenga il trasbordo, le stazioni di arrivo, dovranno riscuotere, *a titolo di deposito*, per il nolo del vagone, L. 3,00 per ogni 100 chilometri di percorso fatto sulle linee dello Stato dal vagone di altre amministrazioni, considerando separatamente il viaggio di andata da quello di ritorno, ed ognuno dei suddetti viaggi per centinaia indivisibili di chilometri.

Per tali depositi le stazioni dovranno rilasciare al destinatario una ricevuta provvisoria e chiedere in pari tempo, con lettera al Controllo Prodotti, al quale, secondo le norme vigenti, hanno rimesso il documento di trasporto, il rilievo a debito per il vero nolo dovuto, al fine di potere addivenire alla liquidazione definitiva del deposito col destinatario e quindi al rimborso dell'eventuale somma in più depositata od alla riscossione di quella in meno percetta.

Art. 17.

Trasporti con treni speciali-materiali.

Per la contabilità dei trasporti di materiali effettuati con treni speciali, si deve far uso della cedola orario, Mod. Ci-120 (rosa), da compilarsi a cura del Servizio per conto del quale si fa il trasporto, cui spetta pure di ritirarla.

L'Ufficio che emette questa cedola-orario, ed il personale che scorta i treni, avranno cura di completarla in ogni sua parte, precisando, per quanto riguarda il percorso effettivo di ogni treno, il punto di carico e di scarico dei materiali, e facendo risultare se le tasse devono far carico al lavoro, oppure ad una Impresa della quale sarà, in questo caso, indicato il nome.

Il peso dev'essere possibilmente stabilito mediante pesatura diretta. In caso contrario, la tassazione verrà fatta in base al peso specifico e volume del materiale trasportato.

Per questi treni speciali si deve altresì compilare il foglio di corsa, il foglio veicoli ed il bollettino di trazione comune a tutti i treni.

Nessun giro di spesa deve farsi fra i Servizi, in dipendenza dell'effettuazione di questi treni.

CAPO V.

Tariffe a rimborso di spesa e computo delle distanze

Art. 18.

Tariffe.

Le tariffe a rimborso di spesa da applicarsi ai trasporti in servizio, tanto di persone che di cose, da eseguirsi a Grande od a Piccola Velocità con treni ordinari e speciali, risultano dal seguente prospetto:

CATEGORIA DEI TRASPORTI	Tassa di porto per persona o per tonnellata-chilometro	Diritto fisso di stazione per tonnellata	Diritto fisso per tonnellata		Tassa minima		
			di carico (1)	di scarico (1)	per spedizione	per carro chilometro	Per treno speciale e per periodo giornaliero, non oltre le 12 ore qualunque sia il numero delle corse
Trasporti di persone	0.0206	—	—	—	—	—	—
Trasporti dei materiali di primo acquisto per conto de Magazzini di approvvigionamento tanto se spediti dal luogo di provenienza ai magazzini, quanto se spediti direttamente al luogo di impiego (art. 3)	0.03 *	0.20	0.40	0.40	0.50	—	—
Trasporti eseguiti dall'Amministrazione per conto proprio per la costruzione di nuove linee; per la costruzione e manutenzione delle case economiche pei ferrovieri; per conto di altre Amministrazioni dello Stato o di terzi in base a convenzioni o speciali autorizzazioni (art. 3):							
a) con treni ordinari	0.03	0.20	0.40	0.40	0.50	0.25 (3)	—
b) con treni speciali	0.03	{0.20 / 0.50} (2)	0.40	0.40	—	0.25 (3)	75.— (4)

* Vedi anche Art. 21.

Avvertenza. — Ai trasporti in conto patrimoniale, di nuove costruzioni o di Imprese, che si svolgono entro i limiti della stessa stazione, si applicherà la tassa fissa di L. 0,70 per ogni tonnellata di portata del carro o dei carri impiegati, escluse le operazioni di carico e scarico che sono obbligatorie per le parti. Pei detti trasporti si dovrà emettere le cedola-orario, Mod. CI 120.

(1) Pei trasporti effettuati per conto diretto dei Servizi il diritto fisso di carico e scarico si applica nel solo caso in cui l'operazione venga eseguita dal personale dell'Amministrazione pagato a debito dell'esercizio. Per quelli a carico di Imprese, le cui operazioni sieno state eseguite dal personale dei Servizi, pagato in conto lavori, non si dovrà computare il compenso, ma a cura dei Servizi verrà addebitato il relativo importo direttamente alle Imprese predette.

(2) Il diritto fisso pei treni speciali-materiali è di L. 0,20 pei trasporti da stazione a stazione; di L. 0,50 se il trasporto avviene da o per un punto intermedio o fra vari punti intermedi, applicabile anche ai treni di ritorno utilizzati.

Nel caso in cui i materiali trasportati con treno speciale fossero già stati o dovessero venire gravati del diritto fisso di L. 0,20 per un precedente o susseguente trasporto con treno ordinario, il diritto fisso pel treno speciale verrà ridotto di L. 0,20.

Agli effetti dell'applicazione del diritto fisso le cave sono da considerarsi come punti intermedi, meno quando siano allacciate direttamente a stazioni.

(3) Le tasse minime per vagone-chilometro sono applicabili quando sia richiesto o si renda necessario l'impiego di uno o più vagoni anche congiunti, ed ogni qualvolta la tassa sul peso dia un prodotto inferiore.

La tassa minima di L. 0,25 per vagone-chilometro è sempre applicabile nei casi di trasporti di animali da tiro.

(4) Oltre la tassa minima di L. 75, saranno da applicarsi il diritto fisso di L. 0,20 o L. 0,50 di cui alla nota (2) e quello di carico e scarico, sempre quando queste ultime operazioni non siano eseguite dal personale pagato in conto lavori o da quello delle Imprese .

Per il percorso fra gli Scali marittimi o lacuali e le stazioni limitrofe, le tasse di cui sopra vanno computate in base alle distanze valevoli per il pubblico, senza l'aggiunta di altre tasse speciali.

Per i percorsi fra gli scali marittimi o lacuali e le stazioni limitrofe non risultanti dal « Prontuario generale » valgono le distanze singolarmente indicate all'Allegato 8° delle Tariffe.

I trasporti per conto di Imprese sono soggetti alla tassa di bollo ed alle altre tasse accessorie e sopratasse stabilite dalle vigenti tariffe per i trasporti ordinari (pesatura, magazzinaggio, sosta, uso della gru, nolo copertoni, tassa di sorveglianza speciale per gli esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'Allegato 9° alle tariffe, ecc.).

Per tutti i casi di abusi riscontrati nei trasporti e imputabili alle Imprese, valgono le disposizioni in vigore pei trasporti ordinari, in quanto non siano modificate dalle presenti Norme.

Fra i mezzi d'opera che possono essere trasportati dalle Imprese accollatarie di lavori si intendono compresi anche gli animali da tiro, a condizione, beninteso, che essi siano necessari ed effettivamente impiegati pei lavori stessi.

Per la tassazione dei trasporti interessanti gli enti comuni con le Ferrovie estere, valgono le disposizioni dell'art. 20.

Le eventuali tasse di sosta a carico dei Servizi dell'Amministrazione saranno da computarsi nella misura e secondo le disposizioni contenute nell'Allegato A alle presenti norme.

Art. 19.

Computo delle distanze.

Per i trasporti con treni ordinari e con treni speciali, tanto se effettuati direttamente dai Servizi dell'Amministrazione quanto se effettuati per conto di Imprese, la distanza tassabile è quella risultante dalle tavole polimetriche annesse al Prontuario generale delle distanze calcolando, per intero le tratte parzialmente percorse fra stazione e stazione, anche se il carico o lo scarico od ambedue le dette operazioni vengono eseguite in punti intermedi.

Pei trasporti sia con treni ordinari che con treni speciali da o per stazioni non ammesse al servizio merci P. V. la distanza tassabile, in analogia ai trasporti del pubblico, viene computata secondo le norme dell'Avvertenza C) del detto Prontuario generale delle distanze e cioè da o per la stazione precedente o susseguente ammessa al servizio merci P. V.

Pei trasporti in servizio da e per le Officine di Pietrarsa e Granili la distanza da computarsi, dalla stazione di Napoli, è rispettivamente di Km. 6 e Km. 3. Fra l'una e l'altra delle dette Officine sarà da calcolarsi la distanza di Km. 4.

Per le *cave*, tanto se allacciate direttamente con le stazioni, quanto se allacciate in piena linea, la distanza tassabile, arrotondata al chilometro, è quella che intercede fra le estremità del binario di cava e la stazione di arrivo o quella susseguente al punto di scarico.

Art. 20.

Tasse da applicare ai trasporti per le stazioni comuni colle ferrovie estere.

I trasporti pei bisogni delle Stazioni comuni con le ferrovie estere, effettuati a carico della parte ordinaria del bilancio e pei lavori in conto patrimoniale, sono soggetti alle tariffe normali del pubblico. È fatta però eccezione per quelli inerenti ai lavori in conto patrimoniale ed alla manutenzione dei fabbricati e dell'armamento della Stazione di Ventimiglia (spese a carico del Servizio Lavori) i quali sono da tassare, i primi nella misura di L. 0,04 per tonnellata-chilometro col diritto fisso di L. 0,40 per tonnellata ed i secondi nella misura di L. 0,03 per tonnellata-chilometro, (senza applicazione del diritto fisso), allo stesso modo che le Ferrovie P. L. M. praticano per la Stazione di Modane.

Per le medesime ragioni di reciprocanza, i trasporti eseguiti dal Servizio Movimento, tanto per Modane quanto per Ventimiglia, sono da tassarsi alla predetta tariffa di L. 0.03 per tonnellata-chilometro, limitatamente però alle forniture d'olio, petrolio combustibili, mobilio ed attrezzi di stazione.

CAPO VI.

MODALITÀ PER L'APPLICAZIONE E CONTABILIZZAZIONE DELLE TASSE.

Art. 21.

Trasporti dei materiali di primo acquisto per conto delle scorte dei magazzini di approvvigionamento.

I trasporti effettuati per conto delle scorte di magazzino, anche se eseguiti direttamente pei luoghi di impiego, quando la relativa tassa non debba far carico al fornitore, invece che colla diretta applicazione della tariffa chilometrica ad ogni singola spedizione, saranno tassati a cura del Servizio Approvvigionamenti mediante coefficienti stabiliti di massima sulla base del prezzo di cui all'art. 18. Questi coefficienti saranno da applicarsi al valore complessivo od al peso totale dei materiali trasportati, e le somme così ottenute verranno dal detto Servizio accreditate direttamente al conto « Introiti a rimborso di spesa » addebitandone il conto « Acquisto scorte ».

Eccezionalmente ai materiali di primo acquisto in conto costruzioni spediti direttamente dai luoghi di produzione a quelli di impiego, sarà da applicarsi il prezzo di centesimi 3 per tonnellata chilometro, più i diritti fissi previsti dal prospetto di cui all'art. 18 e la relativa contabilizzazione verrà fatta a cura del Servizio Costruzioni in base alle lettere di porto che riceverà dal Controllo merci interno di Torino ed ai bollettini di consegna che riceverà dagli Uffici a cui i materiali sono destinati.

Sarà beninteso da dedursi l'ammontare derivante dall'applicazione del coefficiente di cui al primo capoverso del presente articolo.

Art. 22.

Trasporti in conto patrimoniale e di nuove costruzioni o per conto di altre Amministrazioni dello Stato.

La tassazione dei trasporti di persone e di cose da effettuarsi a carico delle spese patrimoniali, delle case economiche dei ferrovieri e di nuove costruzioni o per conto di altre Amministrazioni

dello Stato, sarà eseguita direttamente dai Servizi, eccezione fatta pei trasporti di cui all'articolo 21, in base ai prezzi di cui all'art. 18 e riassunta nel modo seguente:

a) se trattasi di trasporti di persone, i Servizi che hanno emessa la richiesta, all'appoggio dei tagliandi *A* e *B* che riceveranno dal Controllo viaggiatori, compileranno gli elenchi Modulo CI-121;

b) se trattasi di trasporti di materiali, dei quali sia mittente un Magazzino, da somministrarsi ai Servizi ed occorrenti ai lavori, il Magazzino stesso, sulla base delle ricevute in partenza, deve riepilogare i trasporti sugli elenchi mensili Mod. CI-122, esponendo le indicazioni richieste dalle colonne da 1 a 5, ed inviarli poscia ai singoli Uffici destinatari, eccezione fatta per gli elenchi interessanti il Servizio Costruzioni, che dovranno essere trasmessi invece direttamente alla Sede Centrale, e non agli Uffici distaccati del Servizio stesso.

c) per tutti gli altri trasporti, che non riguardano somministrazioni di magazzino, gli uffici interessati dovranno compilare gli elenchi mensili Mod. CI-123, valendosi del bollettino di consegna, ed in mancanza di questo, della ricevuta in partenza.

Per assicurare la regolare contabilizzazione dei trasporti di cui sopra, il Controllo merci interno di Torino invierà mensilmente agli uffici che la devono eseguire, le lettere di porto Mod. CI-113 (rosa) pei necessari confronti, regolandosi come segue:

a) pei trasporti effettuati dal Servizio Approvvigionamenti, agli Uffici per conto dei quali i trasporti stessi sono stati eseguiti;

b) pei trasporti effettuati dal Servizio Lavori, agli Uffici destinatari dei trasporti stessi;

c) pei trasporti effettuati per conto del Servizio Costruzioni, alla Sede Centrale del Servizio stesso;

d) per tutti gli altri trasporti, agli Uffici che hanno emessa la relativa lettera di porto.

Art. 23.

Trasporti con treni speciali-materiali.

Pei trasporti con treni speciali-materiali in conto patrimoniale e di nuove costruzioni o per conto di altre Amministrazioni

dello Stato, tanto se seguiti a cura diretta dei Servizi, quanto per conto di Imprese, gli Uffici interessati, valendosi delle cedole orario Mod. CI-120 (rosa), provvederanno alla tassazione e compilazione degli elenchi mensili Mod. CI-124.

Le Divisioni Movimento trasmetteranno mensilmente alle Divisioni Lavori ed al Servizio Costruzioni l'elenco dei treni speciali-materiali effettuati.

Copia di tale elenco dovrà essere trasmessa all'ufficio di Ragioneria della rispettiva giurisdizione.

Art. 24.

Contabilizzazione degli elenchi.

La contabilizzazione degli elenchi Mod. CI-121, Mod. CI-122, e Mod. CI-123, verrà fatta direttamente dal Servizi interessati con accredito al conto « Introiti a rimborso di spesa » e addebitando i rispettivi conti di competenza.

L'importo invece degli elenchi dei treni speciali per conto di Imprese (Mod. CI-124) verrà pure contabilizzato dai Servizi e da essi ricuperato con accredito al conto « Introiti a rimborso di spesa ».

Art. 25.

Contabilizzazione dei trasporti per l'esercizio e per lavori nelle stazioni comuni con le ferrovie estere.

I trasporti di cui all'articolo 20 saranno liquidati a cura dell'Ufficio di Ragioneria di Milano il quale, in base agli elementi contabili a sua disposizione, compilerà gli elenchi Mod. CI-125 e li invierà al Controllo merci interno di Torino che, dopo di avervi esposto per ciascun trasporto le tasse in base ai prezzi delle tariffe ordinarie, li ritornerà sollecitamente al predetto Ufficio di Ragioneria per la contabilizzazione degli importi relativi mediante diretta imputazione al *Conto d'entrata - Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune.*

Per quelli interessanti le Stazioni di Ventimiglia e di Modane, le cui tasse sono da computarsi nella misura indicata all'art. 20, sarà provveduto alla relativa contabilizazione a cura dell'Ufficio Ragioneria di Torino, pure mediante imputazione al conto sudetto.

CAPO VII.

Trasporti da eseguirsi a richiesta dei servizi dell'Amministrazione a tariffa ordinaria in conto corrente.

Art. 26.

Norme da seguirsi per i trasporti in conto corrente.

I trasporti di cui all'articolo 4, da tassarsi a tariffa ordinaria nel caso in cui debbano effettuarsi senza l'immediato pagamento delle relative tasse pel fatto che queste vengono comprese nel conto del lavoro o della provvista, saranno soggetti alle norme di cui in appresso.

Art. 27.

Trasporto di persone.

Per i trasporti di persone i Servizi useranno la stessa richiesta di cui si è parlato nell'art. 7 in base alla quale la stazione di partenza rilascerà, a *tariffa ordinaria*, un biglietto Mod. C1-201, previa indicazione sul medesimo del numero delle persone e degli *estremi della richiesta*, assumendone debito nei modi d'uso.

Siccome però la stazione non deve riscuotere l'importo, così per pareggiarsi, deve fare corrispondente scritturazione di credito nella propria contabilità all'appoggio del tagliando A della richiesta e della matrice del biglietto Mod. CI-201, mediante iscrizione nel Mod. CI-302.

Il Controllo Viaggiatori in base ai detti documenti, emetterà elenchi mensili Mod. C1-125 a debito dei Servizi interessati e li invierà all'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze incaricato di trasmetterli ai Servizi ed Uffici interessati previa l'operazione contabile di cui al quarto alinea del seguente articolo.

Art. 28.

Trasporto di materiali.

Per i trasporti di materiali, gli Uffici dirigenti dei lavori dovranno adoperare i *documenti ordinari*, e cioè la nota di spedizione o la lettera di porto, apponendovi la dichiarazione, convalidata con bollo e firma, che le tasse vanno conteggiate in conto corrente e l'indicazione del lavoro per il quale ha luogo il trasporto, l'ente o la ditta per il quale è eseguito, ed il Servizio al quale devono addebitarsi le tasse.

La stazione di arrivo applica le tasse e ne assume debito nei modi prescritti, ma in luogo di riscuoterne l'importo, si fa rilasciare dal destinatario, sul bollettino di consegna, la dichiarazione di aver svincolato il trasporto senza il pagamento delle tasse, ed in appoggio a tale documento pareggia il debito della propria contabilità delle merci con un corrispondente accredito mediante il Mod. C^{I}-484, curando che sul bollettino di consegna siano riportate le indicazioni che risultano dalle relative note di spedizione o lettere di porto, specialmente per quanto riguarda il motivo del trasporto ed il Servizio od Ufficio cui deve essere addebitato.

I Controlli Prodotti, ricevuti i documenti che giustificano il credito assunto dalle stazioni, provvederanno a trasmetterli al Controllo merci interno di Torino il quale, previa revisione delle relative tasse, procederà distintamente per Servizio ed Ufficio all'emissione degli Elenchi Mod. C^{I}-125, da trasmettersi poscia all'Ufficio Contabilità prodotti di Firenze.

Quest'ultimo li invierà a sua volta agli Uffici o Servizi interessati, assieme a quelli analoghi pei trasporti di persone di cui è cenno all'articolo precedente, addebitando il Conto d'ordine del Servizio il quale dovrà poi provvedere alla regolarizzazione contabile di sua spettanza.

CAPO VIII.

Trasporti in servizio di bagagli, merci, veicoli ecc. in disguido, erroneamente instradati, non caricati in tempo, ecc.

Art. 29.

Documenti di trasporto.

I bagagli, le merci, i veicoli, ecc. in disguido, erroneamente instradati, mancanti dell'originale documento di trasporto, ecc. devono essere inoltrati immediatamente a destino, facendo uso della richiesta Mod. C1-126 (azzurra), da emettersi dal Capo della stazione nella quale viene riscontrata l'irregolarità.

Detta richiesta è costituita di due tagliandi, *A* e *B*, sui quali le stazioni dovranno riportare, in quanto è possibile, gli estremi della originaria spedizione. La stazione destinataria invierà il tagliando *A* al Controllo merci interno di Torino a corredo del riassunto arrivi Mod. C1-428, ed il tagliando *B* alla Divisione Movimento da cui direttamente dipende.

Art. 30.

Tassazione.

Il maggior percorso effettuato dai bagagli, dalle merci, ecc., per raggiungere la loro destinazione, sarà tassato coi seguenti prezzi, a credito del conto « Introiti a rimborso di spesa »;

Numerario e preziosi: per ogni 500 lire		L. 0.00075
Trasporti a grande velocità e bagagli	Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. e per chilometro.	» 0.05
Trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria.		» 0.02
Veicoli circolanti sulle proprie ruote, per ognuno e per chilometro		» 0.02
Veicoli caricati su vagoni, per ognuno e per chilometro . .		» 0.10
Feretri, per ognuno e per chilometro		» 0.10

con un minimo di L. 0.50 ed un massimo di L. 10, per ogni spedizione.

Le tasse per il bestiame si calcolano parimenti sul peso e quando questo non sia dichiarato, si prendono per base i pesi minimi stabiliti nelle tariffe per ciascuna categoria del bestiame, applicando per il bestiame cavallino, la prima o seconda classe del bestiame bovino.

La tassazione sarà fatta dal Controllo merci interno di Torino in base ai tagliandi *A* ricevuti dalle stazioni. Detti tagliandi saranno inviati mensilmente alle Divisioni Movimento debitamente elencati coll'indicazione dei singoli importi da porsi a carico del personale.

LeDivisioni Movimento, appena ricevuti dalle stazioni i tagliandi B daranno corso alle pratiche per conoscere i responsabili, ed in base ai dati forniti dal Controllo merci interno di Torino, provvederanno per l'addebito mediante trattenuta sul ruolo paga. accreditando il Conto « Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa S/c diversi ».

CAPO IX.

Disposizioni diverse.

Art. 31.

Trasporti in provenienza da stazioni delle Ferrovie secondarie

I trasporti per conto delle Ferrovie dello Stato in provenienza da stazioni di Ferrovie secondarie italiane, dovranno essere carteggiati per il transito che determina il minor percorso sulle linee dell'Amministrazione corrispondente.

I trasporti medesimi, dovranno eseguirsi sulle dette linee in porto affrancato, e dalla stazione di transito verranno carteggiati per quella definitiva con lettera di porto in servizio, da emettersi dal Servizio interessato, e con le stesse modalità stabilite per tutti gli altri trasporti in servizio sulla Rete di Stato.

Art. 32.

Trasporti di materiali in provenienza dall'estero.

I trasporti per conto dei Servizi dell'Amministrazione, provenienti dall'estero verranno carteggiati direttamente per la loro destinazione definitiva di consegna con lettera di vettura *e coll'osservanza di tutte le altre modalità vigenti pei trasporti ordinari*, colla sola differenza che saranno sempre da eliminare le tasse del percorso sulle linee delle Ferrovie dello Stato, le quali tasse, ove occorra, saranno applicate direttamente dal Servizio interessato.

Sulla lettera di vettura originale deve essere esposta, a cura del mittente, un'annotazione dalla quale risulti che il trasporto deve aver luogo in servizio sulle Ferrovie dello Stato e quali tasse o spese debbano, a seconda dei contratti, rimanere a carico del fornitore e quali a carico dell'Amministrazione acquirente.

Ai trasporti di cui trattasi saranno da applicarsi, dalle Agenzie doganali, le tasse di commissione, facchinaggio ecc. previste pei trasporti ordinari.

Le stazioni destinatarie alle quali dovranno pervenire, insieme alla merce, le lettere di vettura originarie, i relativi fogli di via, ed i documenti giustificativi delle spese doganali (dazio d'entrata, commissione, facchinaggio ecc.), li scrittureranno sui registri e riassunti del servizio internazionale, addebitandosi delle somme gravate in assegnato coi procedimenti in uso pei trasporti ordinari.

Di tale addebito le stazioni si pareggeranno:

a) col ricarteggio sulle stazioni mittenti della nota di affrancazione per le tasse di porto ed accessorie estere, tasse e spese doganali italiane ecc. a completo o parziale pareggio degl'importi relativi a detti titoli, secondo che la nota d'affrancazione sia stata emessa per tutti i titoli medesimi o soltanto per una parte di essi;

b) a mezzo del Mod. C^{I}-484 per quegl'importi pei quali non esiste nota d'affrancazione e che, a cura degli Uffici già indicati all'articolo 28 verranno successivamente addebitati al Servizio

dal quale dipende l'agente che ha svincolato il trasporto e rilasciata la firma di ricevuta.

Quando la nota d'affrancazione riflette le sole tasse e spese doganali, il ricarteggio dovrà aver luogo seguendo le norme all'uopo prescritte dall'art. 28 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero (edizione gennaio 1913).

All'atto dello svincolo le stazioni consegneranno ai Servizi destinatari i documenti doganali e la copia del documento di trasporto Mod. Ci-118, ritirando sulla lettera di vettura la dichiarazione del destinatario di avere ricevuto il trasporto senza pagamento delle tasse che debbono restare a carico dell'Amministrazione acquirente e delle quali si accrediteranno come si è detto sopra sub *b*).

Oltre la firma leggibile e la qualifica dell'agente che effettua lo svincolo, dovrà sempre essere apposto sul documento il timbro d'Ufficio, e dagli agenti che ne fossero sprovvisti, le occorrenti indicazioni in modo da poter rilevare da quale Servizio egli dipende.

Quando sia possibile dovrà essere indicato il lavoro al quale il trasporto si riferisce.

Sulla copia del documento di trasporto Mod. C^I-118, da rilasciarsi al destinatario, dovranno essere specificate tutte le tasse e spese gravanti la spedizione.

Se al Servizio occorresse eccezionalmente entrare subito in possesso della lettera di vettura originaria, la stazione d'arrivo ritirerà invece la dichiarazione di cui sopra, necessaria per procedere all'accreditamento in conto corrente, sulla copia del documento di trasporto Mod. C^I-118.

Quando eccezionalmente le tasse di porto a tariffa ordinaria per il percorso italiano dovessero rimanere a carico delle ditte fornitrici, i trasporti debbono giungere a destino sempre in *porto affrancato*.

Art. 33.

Trasporti di materiale rotabile di nuovo acquisto provenienti dall'estero.

I trasporti di materiale rotabile di nuovo acquisto provenienti dall'estero, da carteggiarsi pure direttamente per le stazioni destinatarie di consegna, e cioè:

COMO per il transito di Chiasso.
LUINO per il transito di Pino.
DOMODOSSOLA per il transito di Iselle.
VERONA P. V. per il transito di Peri.
UDINE per il transito di Cormons.
PONTEBBA per il transito di Pontebba.
BUSSOLENO per il transito di Modane.
VENTIMIGLA per il transito di Ventimiglia.

devono giungere *franchi di tasse di porto ed accessorie estere ed italiane* e scortati da note di affrancazione per le spese doganali estere e per dazio e spese doganali italiane che sono sempre a carico delle ditte fornitrici.

Qualora eccezionalmente il rotabile giungesse in assegnato e non fosse scortato da nota di affrancazione per dazi e spese doganali, il Capo Stazione non effettuerà lo svincolo ma avviserà in via telegrafica il Servizio Approvvigionamenti pei necessari provvedimenti.

L'inoltro dei rotabili dalla stazione di consegna a quella designata per il collaudo deve aver luogo con lettera di porto in servizio secondo le norme dell'Ordine di Servizio 65-1908, previo accertamento che siano state regolarmente osservate tutte le prescrizioni di cui sopra.

Qualora poi il dazio d'entrata e le spese doganali dovessero eccezionalmente rimanere a carico dell'Amministrazione, i Servizi Trazione e Veicoli avviseranno in tempo debito il Capo della stazione di consegna perchè all'atto del ritiro abbia da rilasciare sulla lettera di vettura la dichiarazione di avere svincolato il trasporto senza pagamento delle dette tasse, delle quali la stazione si accrediterà nel modo indicato al precedente articolo, facendo

constare che lo svincolo avviene per conto del Servizio Approvvigionamenti agli effetti dell'addebitamento da parte dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

Art. 34.

Spedizioni in servizio gravate di spese anticipate o di assegni.

Ogni qualvolta i Servizi debbano effettuare trasporti gravati di spese anticipate o di assegni, presenteranno alla stazione di partenza, con la lettera di porto in servizio, una nota di spedizione o lettera di porto ordinaria, da servire per il carteggio della spesa anticipata o dell'assegno, che però sono esenti dalle provvigioni di cui agli articoli 121 e 122 delle tariffe.

Art. 35.

Scritturazione dei trasporti.

Per la scritturazione dei trasporti, tanto delle persone quanto dei materiali e mezzi d'opera, sia per conto dei Servizi, sia per conto di Imprese, o di altre Amministrazioni dello Stato le stazioni dovranno attenersi alle disposizioni al riguardo contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori e merci ».

Le stazioni non abilitate al servizio merci a P. V., qualora venissero autorizzate ad eseguire od a ricevere trasporti in servizio, compileranno il prescritto riassunto Mod. CI-419 o CI-428 da inviarsi al Controllo merci interno di Torino.

In relazione poi al punto II dell'Ordine di Servizio N. 138-1907, resta confermato che all'esterno dei documenti di scorta dei carri contenenti trasporti in servizio, debba essere praticata, in modo visibile, l'annotazione « Trasporti in servizio ».

Art. 36.

Istradamento dei trasporti.

Per quanto riguarda l'inoltro e l'istradamento dei trasporti di cui si tratta, valgono le norme stabilite pei trasporti ordinari.

Art. 37.

Ai trasporti di materiali per conto di Imprese si applicheranno le presenti Norme, in quanto non si venga colle medesime a modificare le pattuizioni contenute nei Contratti precedentemente concordati.

Sui documenti di trasporto Ci 114, o Ci 120, relativi a detti contratti, dovrà applicarsi un timbro indicante « Contratto concordato prima dell'Ordine di servizio N. 160-1915 ».

Allegato A.

TASSE DI SOSTA.

Per l'applicazione delle tasse di sosta ai trasporti in servizio a carro completo, ad eccezione di quelli effettuati per conto di Imprese pei quali valgono le norme in vigore pei trasporti ordinari, dovranno osservarsi le seguenti disposizioni:

1° Nessun trasporto a carro completo per conto od a richiesta dei Servizi dell'Amministrazione deve effettuarsi senza essere scortato da apposito documento;

2° non si dovrà concedere ai Servizi l'uso di carri ordinari se non viene fatta, come praticasi pei trasporti in conto privato, regolare richiesta al capo stazione.

Pei trasporti che fanno carico al Servizio Approvvigionamenti le stazioni daranno avviso al Magazzino, all'Agenzia od al Deposito Combustibile, col Mod. M 40 del giorno ed ora in cui i carri vengono introdotti nei binari di accesso alle dette località, ritirando ricevuta sul duplo del modulo stesso.

Il Magazzino, Agenzia od il Deposito Combustibile darà avviso a sua volta alla stazione col mod. A 111 del giorno ed ora in cui i carri vengono messi a disposizione del traffico perchè vuoti o da spedire altrove, ritirando del pari ricevuta sul duplo del modulo stesso.

In entrambi i tagliandi del Mod. A 111 dovrà risultare, a firma del titolare del Magazzino, Agenzia o Deposito Combustibile la giustificazione dell'eventuale ritardo nella resa dei carri, a sensi dell'art. 117 delle Tariffe.

Qualora in seguito a richiesta, la stazione, debitamente preavvisata, abbia a concedere al Magazzino, Agenzia o Deposito Combustibile di servirsi per il carico di materiali dei medesimi carri stati di già introdotti per lo scarico, ciò dovrà di massima risultare

da apposita annotazione sui Mod. M 40 in precedenza emessi dalla stazione, per l'introduzione dei carri carichi;

3° Non si dovrà omettere nè ritardare il recapito delle lettere di avviso;

4° Il termine utile per lo scarico delle spedizioni a carro completo è quello indicato nell'art. 117 delle Tariffe, per gli avvisi recapitati a domicilio, e quello per il carico della merce, lo stesso termine a partire dalla messa a disposizione del carro;

5° Le tasse di sosta dovranno essere conteggiate quale importo del nolo perduto, tanto per i carri carichi non scaricati, quanto per i carri vuoti chiesti e non caricati nel termine indicato al punto 4°, nella misura di L. 2.00 per carro e per giorno a cominciare da quello successivo al giorno in cui scade il termine utile per lo scarico o per il carico;

6° Gli addebiti delle tasse di sosta saranno notificati dal Servizio Movimento ai Servizi per conto dei quali sono fatti i trasporti;

7° A tal uopo le stazioni, all'atto dello svincolo delle spedizioni a carro completo, esporranno chiaramente sui bollettini di consegna, oltre le necessarie indicazioni inerenti alle spedizioni, il numero dei giorni di sosta e l'ammontare che sarebbe dovuto.

Inoltre, sul libro d'uscita mod. Ci-406, oltre la firma leggibile e la qualifica da apporsi dall'Agente che effettua lo svincolo, le stazioni dovranno indicare, nello spazio corrispondente, ed in modo visibile al firmatario, l'ammontare della tassa di sosta, pari a quella esposta sul bollettino di consegna.

Allo scadere di ogni quindicina - e cioè al 1° ed al 16 di ogni mese - le stazioni dovranno riassumere in apposito elenco, separato da quella delle altre tasse di sosta e raggruppandole per Servizio, tutte le indicazioni degli estremi delle richieste e dell'ammontare delle tasse di sosta, comunicandolo poscia, in piego a parte, alle rispettive Divisioni Movimento per la notifica ai Servizi interessati, notifica che per le soste di carri facenti carico al Servizio Approvvigionamenti dovrà essere fatta ai rispettivi Depositi Combustibili, Magazzini od Agenzie che, a loro volta, le notificheranno all'Ufficio Economato di Torino allegando i dupli dei rispettivi Mod. M 40 e A 111 e fornendo le necessarie giustificazioni.

Per quanto riguarda invece le soste maturatesi pei trasporti della mobilia e delle scorte degli Agenti traslocati, le Divisioni Movimento, a seconda della competenza loro conferita, giudicheranno, per i propri agenti, quali tasse di sosta saranno da condonarsi e comunicheranno ai Servizi ed alle altre Divisioni Movimento, l'ammontare di quelle a carico del personale da questi dipendente, per schiarimenti ed opportuni accordi prima di decidere il condono o l'addebito.

Per le somme eccedenti le L. 100 ed in tutti i casi controversi le Divisioni dovranno rivolgersi al Servizio Movimento, con motivate proposte.

Le tasse di sosta per i trasporti della mobilia e delle scorte degli Agenti sono da accreditarsi al conto d'entrata « Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa » « Diverse » e da addebitarsi al conto di spesa « Anticipazioni e addebiti » delle operazioni attinenti al personale quando gli agenti dipendano dalle Divisioni Movimento; mentre per gli altri Agenti, le tasse stesse dovranno essere addebitate ai conti d'ordine dei competenti Servizi, che provvederanno per la contropartita con imputazione agli « Addebiti » e cureranno i ricuperi relativi;

8° Ad evitare contestazioni fra i Servizi si raccomanda di considerare in sosta soltanto i carri che furono posti in condizioni di essere caricati o scaricati. Per soste precedenti dovute a ritardo nelle manovre, per quelle che si riferiscono ai trasporti in conto Servizio del Movimento, ed infine per le soste che non fossero state addebitate ai Servizi, le Divisioni Movimento procederanno contro i responsabili, o coll'addebitare ad essi l'importo delle soste stesse nei casi assimilati ai trasporti per conto degli altri Servizi, o disciplinarmente negli altri casi.

Allegato **B.**

PROSPETTO dei documenti occorrenti per l'eseguimento e per la contabilizzazione dei trasporti in servizio

Serie C[1] e Numero	Specie dello stampato	Colore	TITOLI	USO
111	Fascicolo	Bianco	Richiesta pel trasporto di persone.	Valevole pei lavori a carico della parte ordinaria del bilancio, per quelli in conto patrimoniale, per le case economiche dei ferrovieri, per costruzione di nuove linee, per conto di terzi e di altre Amministrazioni dello Stato, siano i lavori da eseguirsi, direttamente dai Servizi; oppure direttamente da Imprese.
112	id.	Verde	Lettera di porto per trasporti a carico della parte ordinaria del bilancio (1).	Serve per il trasporto di materiali che si effettuano per uno dei capitoli compresi nella parte ordinaria del bilancio e per quelli dei materiali di primo acquisto per conto delle scorte dei Magazzini di approvigionamento. Serve inoltre pei trasporti gratuiti di masserizie degli agenti ferroviari.
113	id.	Rosa	Lettera di porto per trasporti in conto patrimoniale o di nuove costruzioni (1).	Serve per i trasporti da eseguirsi per conto diretto dei Servizi dell'Amministrazione per lavori in conto patrimoniale o di nuove costruzioni; per quelli che l'Amministrazione effettua per conto di altre Amministrazioni dello Stato che sieno regolati da speciali convenzioni od autorizzazioni; per quelli delle case economiche dei ferrovieri; pel trasporto di materiali di nuovo acquisto spediti direttamente al luogo di impiego per conto del Servizio Costruzioni. Serve inoltre pei trasporti con treni ordinari che pur essendo eseguiti da Impresa, la spesa relativa, a termini del contratto, deve far carico direttamente al lavoro e non alle Imprese medesime

(1) Serve tanto per la grande quanto per la piccola velocità a seconda delle indicazioni che all'uopo debbono esporre gli uffici emittenti.

Serie Cl e Numero	Specie dello stampato	Colore	TITOLI	USO
114	Fascicolo	Bianco	Richiesta per trasporti di materiali per conto di Imprese.	Serve pei trasporti di materiali da effettuarsi per conto di Imprese accollatarie di lavori di qualsiasi specie. - Da unirsi alla nota di spedizione od alla lettera di porto.
118	Foglio	id.	Duplicato del documento di trasporto.	Serve pei trasporti in provenienza dall'estero. Da rilasciarsi dalle Stazioni ai Servizi destinatari all'atto dello svincolo, o da trattenersi con la dichiarazione di ricevuta qualora al Servizio occorresse di venire subito in possesso della lettera di vettura.
120	id.	Rosa	Cedola orario pei trasporti con treni speciali-materiali.	Serve per l'effettuazione dei treni speciali-materiali per lavori di qualsiasi specie, tanto per conto di Servizi, quanto per conto di Imprese, anche se svolgentisi entro i limiti della stessa Stazione. Pei treni speciali materiali effettuati da Imprese ma che la spesa relativa, a termini del contratto, deve far carico al lavoro e non alle Imprese medesime, gli Uffici emittenti avranno cura di esporre analoga annotazione nell'apposito spazio della cedola-orario.
121	id.	Bianco	Elenco dei trasporti di persone per conto dell'Amministrazione.	Serve per la contabilizzazione delle tasse relative al trasporto di persone per lavori in conto patrimoniale, per le case economiche dei ferrovieri, per costruzione di nuove linee, per conto di altre Amministrazioni dello Stato, siano i lavori stessi eseguiti direttamente dai Servizi oppure direttamente da Imprese.
122	id.	id.	Elenco mensile dei trasporti effettuati in conto patrimoniale, costruzione di nuove linee, e per le case economiche dei ferrovieri.	Serve per la contabilizzazione dei trasporti di materiali effettuati con la lettera di porto Mod. Cl-113 dai Magazzini.
123	id.	id.	Elenco dei trasporti effettuati in conto patrimoniale, case economiche dei ferrovieri, costruzione nuove linee o per conto di altre Amministrazioni dello Stato.	Serve per la contabilizzazione dei trasporti effettuati direttamente dai Servizi con lettera di porto Mod. Cl-113.
124	id.	id.	Elenco dei trasporti con treni speciali-materiali.	Serve per la contabilizzazione di trasporti effettuati con la Cedola orario Modulo Cl-120.

Serie C[1] e Numero	Specie dello stampato	Colore	TITOLI	USO
125	Foglio	Bianco	Elenco dei trasporti effettuati per conto di terzi in conto corrente, e di quelli per le stazioni comuni con le Ferrovie estere.	Serve al Controllo merci interno di Torino per l'addebito ai Servizi interessati dei trasporti tanto delle persone quanto dei materiali effettuati in conto corrente per conto di terzi, nonchè all'Ufficio di Ragioneria di Milano per la riepilogazione dei trasporti a carico degli enti comuni con le Ferrovie estere.
126	Fascicolo	Azzurro	Richiesta per trasporti dei bagagli o delle merci in disguido, erroneamente instradate, non caricate a tempo, ecc.	Serve per l'inoltro alla destinazione dei bagagli e delle merci in disguido, erroneamente instradate, non caricate a tempo, ecc.
403	Registro 50 fogli	—	Registro delle spedizioni in servizio.	Vedi Norme per il servizio contabile delle gestioni merci.
406	id.	—	Registro degli arrivi in servizio.	
419	Foglio	—	Riassunto delle spedizioni in servizio.	
428	id.	—	Riassunto degli arrivi in servizio.	
434	id.	—	Elenco dei trasporti effettuati dai Servizi della Amministrazione in conto corrente.	

AVVERTENZE

Per le spedizioni di valori effettuate dalle Casse Compartimentali alle stazioni, Agenzie ed agli Uffici si fa uso del Mod. R-194.

Per le spedizioni dei versamenti periodici delle stazioni e delle Agenzie alle Casse Compartimentali si fa uso del Mod. R-195.

Per le spedizioni di cassette o pacchi di biglietti di viaggio inviati dal Controllo Viaggiatori alle stazioni o viceversa si fa uso del Mod. CI-206 bis.

Pei trasporti di cui al comma *e*) dell'art. 2 delle presenti «Norme» si fa uso del Mod. G-75.

Pei trasporti di cui al comma *s*) del detto articolo, si fa uso dei moduli:

M-130 - per il materiale rotabile
M-150 - pei copertoni
M-155 - per gli attrezzi di carico.

Pei trasporti di cui al comma *t*) del detto articolo si fa uso:

del Biglietto Ap - pei trasporti di derrate in piccole partite e dei relativi recipienti vuoti;

del Mod. B-19 a libretto - pei trasporti di acqua potabile da servire per le stazioni che ne difettassero.

Circolare N. 35. (S.).

Divieto di recapito di corrispondenze private.

Si fa presente a tutti gli agenti che è loro assolutamente vietato di ricevere e di trasportare da un luogo all'altro delle linee ferroviarie esercitate dallo Stato, od in corso di costruzione per conto diretto dello Stato, qualsiasi corrispondenza privata.

Il Direttore generale reggente
R. DE CORNÈ.

Circolare N. 33R (C.).

Fiera-esposizione equina in Biella.

Pei viaggi dei partecipanti all'esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dal 26 maggio al 6 giugno 1915.

SPEDIZIONI DEGLI EQUINI.

Andata: dal 26 maggio al 1° giugno 1915.
Ritorno: dal 2 al 6 giugno 1915.

Per quanto riguarda l'applicazione della concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale reggente
R. DE CORNÈ.

Roma, 1915 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Espropriazioni per lavori pubblici. - Art. 13 della legge sul risanamento di Napoli. - Sua applicabilità agli espropri di stabilimenti industriali.

L'articolo 13 della Legge sul risanamento di Napoli è applicabile anche alle espropriazioni di immobili adibiti a sede di opifici industriali, sebbene l'imponibile necessario alla formazione del secondo termine della media (valore legale) concerna il solo terreno e non la industria su di esso esercitata.

Nè la circostanza che il fondo stesso risulti censito in un catasto di epoca assai remota può addursi come argomento per sottrarlo alla disciplina dell'anzidetta norma estimativa, giacchè se pur sapendosi, quando fu promulgata la Legge ferroviaria 7 luglio 1907 n. 429, che in certe regioni le antiche indicazioni catastali più non corrisponderano allo stato redditizio dei beni, fu dettata una direttiva unica e generale di valutazione, ciò è segno evidente che il legislatore non ha voluto tener presenti le differenze dei catasti, nè consentire la indagine sulla conformità loro all'attuale valore e destinazione economica dei fondi iscrittivi.

CASSAZIONE TORINO, sentenza 26 febbraio-10 marzo 1915 - Bartoli eredi Bourniquez contro FF. SS.

FATTO.

Per l'ampliamento della stazione ferroviaria di Savona, l'amministrazione dello Stato promosse l'espropriazione di alcuni terreni di proprietà Bartoli ed eredi Bourniquez, e più specialmente il piazzale annesso al loro stabilimento industriale per fondite in ghisa, ed essendo urgenti i lavori da eseguirsi richiese ed ottenne

dal Prefetto di Genova in forza di decreti 14 maggio e 24 giugno 1907 l'occupazione temporanea di fondi.

Procedutosi alle ulteriori pratiche per la valutazione dell'indennità, stante il disaccordo delle parti, venne nominato a perito l'in. Luigi Bruno, il quale la determinò in L. 89.827 che furono versate dalle Ferrovie alla Cassa depositi e prestiti: dopo del che il Prefetto il 27 settembre 1909 decretò l'espropriazione permanente.

Contro la perizia Bruno insorse l'amministrazione delle ferrovie di Stato, in quanto il perito avesse ritenuto inapplicabile l'art. 77 della legge 7 luglio 1907 ed avesse stabilito dei prezzi esorbitanti e con criteri erronei, e con citazioni del febbraio ed aprile 1910 evocò gli eredi Bourniquez davanti al Tribunale di Savona, chiedendo fosse ordinata un'altra perizia fondata su più giusti criteri.

Insorsero pure gli eredi Bourniquez con citazione 28 febbraio 1910, instando perchè l'indennità loro dovuta per l'esproprio fosse determinata in somma non minore alle L. 150.000 o in quell'altra maggior somma da fissarsi da un nuovo perito, ed in conclusionale instarono per la condanna dell'amministrazione ferroviaria al pagamento di un'indennità non minore di L. 239.708.

Nelle due cause state riunite emanava sentenza del Tribunale di Savona 24 luglio-11 agosto 1911, con la quale, previa dichiarazione che nell'espropriazione di cui è causa era inapplicabile la legge 15 gennaio 1885 N. 2852, e che l'indennità dovuta agli espropriandi doveva essere determinata in conformità degli art. 1, 40 e 45 della legge 25 giugno 1865 N. 2359, in relazione all'art. 29 dello stesso Statuto del Regno e 439 Cod. civ.; ordinava una nuova perizia allo scopo di stabilire il giusto prezzo in libera contrattazione dell'intero immobile prima dell'espropriazione definitiva propronunziata con decreto prefettizio 27 settembre 1909, ed il giusto prezzo in libera contrattazione della parte dell'immobile risultante dall'espropriazione. Nominava a perito l'ing. Marozzi per procedere agli accertamenti, tenendo considerazione delle perizie Bruno e Martinengo versate in causa, dei concetti svolti in sentenza, e delle conclusionali delle parti, nonchè delle memorie che queste avessero presentato.

Contro questa sentenza interpose appello l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed appellarono incidentalmente gli eredi

Buorniquez e la Corte di appello di Genova, con sentenza 17-31 luglio 1914, accolto l'appello dell'amministrazione delle ferrovie, dichiarò nulla la perizia Bruno e mandò ad altro perito che nominò nella persona dell'ing. Giosuè Crocco di stabilire, in base ai criteri dell'art. 13 della legge 15 gennaio 1885 e della legge di espropriazione di pubblica utilità del 1865, il prezzo dei terreni espropriati ai Bourniquez e Bartoli, agli effetti di determinare l'indennità dovuta in conseguenza dell'espropriazione parziale pronunciata con decreto prefettizio 27 settembre 1909.

Contro questa sentenza ricorrono gli eredi Claudio Bourniquez che ne chiedono l'annullamento per quattro mezzi, all'accoglimento dei quali si oppone l'amministrazione delle ferrovie di Stato con controricorso.

La Corte.

Ha considerato in diritto:

1°) Col primo mezzo si denuncia la violazione degli articoli 360 N. 6; 361 N. 8; e 517 N. 6 del Codice di procedura civile, in relazione agli art. 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885 N. 2852 per li risanamento di Napoli, in quanto la Corte di Genova non si sia occupata del sistema di difesa proposto dai ricorrenti, col quale essi sostenevano la inapplicabilità della così detta legge di Napoli al caso in esame, in quanto l'espropriazione parziale fosse avvenuta su di uno stabilimento industriale, che manifestamente la lettera e lo spirito della legge 15 gennaio 1885 volevano in essa non compreso e da essa escluso.

La censura manca di fondamento, perchè la Corte accingendosi alla dimostrazione che anche nella fattispecie doveva ritenersi applicabile la legge di Napoli, ebbe presente *l'attuale natura dei fondi che in parte formano aree fabbricabili e in parte servono a stabilimento di fonderia.* Più specificamente poi ritenne che nel caso in esame si trattasse di area fabbricabile, essendo pacifico, ed avendo gli stessi ricorrenti messo in fatto nelle loro conclusionali che « l'amministrazione delle ferrovie dello Stato per potere costrurre un nuovo fascio di binari, ha occupato insieme a parecchie vicine proprietà, il piazzale annesso allo stabilimento industriale Bourniquez e Bartoli per fondite in ghisa ».

Ora mentre l'apprezzamento in fatto emesso dalla Corte circa la natura del terreno espropriato non può formare oggetto di censura in questa sede, non vi è dubbio che sulle basi di fatto sovra esposte la Corte ha ampiamente esposto i motivi per cui riteneva che all'espropriazione di cui è caso dovessero applicarsi i criteri stabiliti dalla legge per il risanamento della città di Napoli.

Insistente per tanto la denunciata mancanza di motivazione.

2°) Col secondo mezzo si denuncia la violazione degli articoli 77 della legge 7 luglio 1907; 12 e 13 legge 3 gennaio 1885 N. 2852; 39 e 40 della legge 25 giugno 1865 in relazione all'articolo 517 N. 3 C. P. C. per avere la Corte di merito ritenuti applicabili nella fattispecie i criteri stabiliti dalla legge di Napoli, ai quali, secondo i ricorrenti, se si può ricorrere nel caso di espropriazione di un terreno o fabbricato, non possono però essere applicati quando si tratti di stabilimenti industriali, dal momento che l'imponibile netto che si vuole come termine per stabilire il valore, non riflette l'industria. La Corte di Genova, come si è più sopra rilevato, ha ritenuto in linea di fatto che l'espropriazione concernesse una area fabbricabile, e di fronte a questo rilievo cade la censura che forma oggetto di questo mezzo, riconoscendo gli stessi ricorrenti come, per la concorde giurisprudenza di questo Collegio, i criteri di valutazione stabiliti dalla legge per il risanamento della città di Napoli siano applicabili quando si tratti di area fabbricabile.

Ma se anche si volesse ritenere che l'area di cui si discute, dovesse, come si sostiene dai ricorrenti, formare un sol tutto con lo stabilimento industriale cui era annessa, non si potrebbe andare in diversa conclusione di fronte alla generica disposizione dell'articolo 77 della legge ferroviaria 7 luglio 107, la quale dichiara applicabili alle espropriazioni occorrenti sulle linee ferroviarie esistenti o di nuova costituzione gli art. 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, l'ultimo dei quali dispone che « l'indennità dovuta ai proprietari degli immobili espropriati sarà determinata sulla media del valore venale e dei fitti conservati dell'ultimo decennio, perchè essi abbiano la data certa corrispondente al rispettivo anno di locazione.

In difetto di tali fitti accertati, l'indennità sarà fissata sull'imponibile netto agli effetti delle imposte sui terreni e sui fabbricati.

Di fronte a questa esplicita e chiara disposizione di legge con la quale si volle senza esclusioni che il valore, opera esclusiva di accertamento peritale, fosse contemperato con dati certi, non soggetti ad alcun criterio di apprezzamento, quelli cioè dei fitti decennali con data certa o dell'imponibile netto, non si può con fondamento sostenere la inapplicabilità della legge di Napoli, quando si tratti di immobili destinati a stabilimenti industriali, perchè il fitto o l'imponibile concernevano il solo immobile e non l'industria che su di esso viene esercitata.

Il perito nella determinazione del valore venale, primo termine della media — potrà tener conto dello uso cui sia adibito lo stabile da espropriarsi e di ogni altro elemento necessario od utile di valutazione, ma siccome l'espropriazione colpisce l'immobile terreno o fabbricato — la circostanza che il medesimo sia adibito ad una industria, non può influire sull'applicabilità della legge predetta in tutti i casi di espropriazione occorrenti sulle linee ferroviarie, quando concorrono i due termini da essa stabiliti per la sua applicazione.

3°) Nuova violazione degli art. 360 N. 6 - 361 N. 2 e 517 N. 6 del C. P. C. in relazione agli art. 12 e 13 della legge 3 giugno 1885 per il risanamento di Napoli; 39 e 40 della legge 25 giugno 1865 sulle espropriazioni delle pubbliche utilità per non avere la Corte di Genova motivato sul mezzo di difesa, fatto valere dai ricorrenti nel senso che fosse nella specie inapplicabile la legge di Napoli, in quanto dovesse ritenersi mancante l'imponibile netto per il totale cambiamento dell'immobile espropriato accertato in catasto in origine quale terreno coltivo e risultante, al momento dell'espropriazione, trasformato in opificio industriale, divenuto cioè cosa diversa da quella che era al momento della determinazione all'imponibile fatta nel 1798.

La Corte di merito però ha avuto presente la questione che veniva come sopra prospettata dai ricorrenti e l'ha con precisione assunta rilevando che si obbietta, contro l'applicabilità dell'articolo 13, non valere il criterio del fitto, perchè esso è considerato dalla legge quale indice della produttività del fondo ed intanto si presta a tale funzione in quanto sia in diretto rapporto colla sua natura economica, che se tale corrispondenza vien meno, come è nel caso di cambiata destinazione, il fitto non può più fungere

da coruttivo del valore venale; e neppure valere il criterio dell'imponibile che, applicato alla stessa funzione del fitto, deve soddisfare alle stesse condizioni, e ciò non ricorre nel caso del catasto ligure avente circa un secolo di vita e riferibile ad un'antica destinazione della cosa essenzialmente diversa nella sua nuova natura di area edilizia. E non è qui il caso di ripetere il rilievo già fatto nello svolgimento nel mezzo precedente sull'incesurabilità dell'apprezzamento fatto dalla Corte di merito in linea di fatto in ordine alla natura dell'area espropriata.

Dopo di avere come sopra riassunta la difesa prospettata dalla Ditta Bourniquez e Bartoli, la Corte ha dato le ragioni per le quali riteneva applicabile nella fattispecie l'art. 13, osservando che, ben sapendosi quando fu promulgata la legge del 1907 che in certe regioni le antiche indicazioni del catasto più non rispondevano allo stato reddilizio dei beni e pur tuttavia era stata dettata una direttiva unica e generale di valutative per le espropriazioni, ciò sia segno evidente che il legislatore non ha voluto tener presente le differenze di catasti, nè consentire l'indagine sulla corrispondenza del catasto coll'attuale valore e destinazione economica del fondo.

La Corte avendo così motivato sulla difesa fatta valere dalla ditta appellata, viene meno il fondamento della proposta censura.

4°) Si denuncia altra violazione degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, 39 e 40 della legge 25 giugnon 1865 e dei principi che informano e regolano le leggi in relazione all'art. 517 N. 3 C. P. C. in quanto la Corte di Genova abbia ritenuta applicabile la legge di Napoli per la valutazione degli stabili espropriati dei ricorrenti non ostante che il terreno in origine ortivo come tale accertato in catasto avesse subito una radicale trasformazione sorgendo su di esso, al momento dell'espropriazione, un opificio industriale.

Non si dissente sul principio invocato dai ricorrenti che il valore degli immobili debba, per regola generale, essere desunto dal loro stato e dalla condizione loro nel tempo dell'espropriazione, ma in materia di espropriazioni ferroviarie il legislatore essendosi in modo speciale preoccupato dell'onere finanziario che le opere ferroviarie avrebbero importato, ha ritenuto coll'art. 77 della legge 7 luglio 1907 di richiamare il metodo di determinazione dell'in-

dennizzo stabilito dagli articoli 12 e 13 della legge per il risanamento della città di Napoli, per il quale l'indennità di espropriazione viene determinata con la media di due fattori, valore venale da una parte, fitti decennali con data certa od imponibile netto dall'altra. E come si è più sopra rilevato, la sentenza denunciata ha in proposito giustamente ritenuto che quando fu promulgata la legge del 1907, ben conoscendosi quali fossero le condizioni del catasto nelle diverse regioni dello Stato, in alcune delle quali le antiche indicazioni più non rispondevano allo stato redditizio attuale dei beni, e ciò non ostante essendo stata dettata una direttiva unica e generale di valutazione per l'espropriazioni, ciò dimostri che il legislatore non abbia voluto tener conto delle differenze dei catasti, nè consentire l'indagine sulla corrispondenza del catasto coll'attuale valore e destinazione economica del fondo. Ed allora in ordine alla censura che più specialmente viene svolta in questo mezzo è ancora da richiamarsi l'osservazione fatta nel secondo mezzo, che cioè di fronte alle esplicite e chiare disposizioni degli articoli 77 della legge ferroviaria del 1907 e 13 di quella del 1885, con le quali si volle senza distinzione che il valore venale, opera esclusiva di accertamento peritale, fosse contemperato con dati certi, non soggetti ad alcun criterio di apprezzamento, quelli cioè dei fitti decennali con data certa o dell'imponibile netto, non si possa sostenere l'inapplicabilità della legge di Napoli, neppure quando l'imponibile fissato in tempo remoto, più non corrisponda allo stato attuale dell'immobile espropriato trasformato da terreno coltivo in un opificio industriale.

La Corte di Genova pertanto ritenendo anche sotto questo aspetto l'applicabilità della legge per il risanamento della città di Napoli non è incorsa nelle domandate violazioni di legge.

Per questi motivi: Visto l'art. 541 C. P. C. rigetta il ricorso.

ANNO VIII - N. 21

27 MAGGIO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

22 maggio 1915. — Legge n. 671 riflettente il conferimento al Governo del Re di poteri straordinari in caso di guerra . . Pag. 313

15 aprile » — R. D. n. 672, concernente provvedimenti ferroviari eccezionali da attuare in caso di mobilitazione. » 315

29 » » — R. D. n. 685 col quale viene esteso al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato il trattamento previsto dall'ultimo comma dell'art. 20 e dall'ultimo comma dell'art. 32 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili . » 319

6 maggio 1915. — R. D. che proroga il termine per la presentazione delle proposte della Commissione esaminatrice delle condizioni del personale delle ferrovie dello Stato . . . . » 321

20 » » — R. D. n. 667, col quale la tutela delle ferrovie è affidata all'autorità militare . . . . » 323

24 » » — R. D. n. 697, che vieta ogni traffico di esportazione e di importazione o di transito fra il territorio del Regno e delle sue Colonie e il territorio della Monarchia austro-ungarica . . » 324

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine generale n. 5. — Servizio viaggiatori, bagagli e merci durante la mobilitazione e la radunata del R. Esercito e durante la guerra Pag. 571

Ordine generale n. 6 (2 M). — Militarizzazione del personale per mobilitazione - Sezioni e compagnie ferroviarie militari. . . . . . . » 579

Roma, maggio 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Ordine generale n. 7. — **Modificazioni al regolamento per il vestiario uniforme del personale** . . . . » 594

Ordine di servizio **n. 161.** — Servizio cumulativo con **la** Tripolitania e **la** **Cirenaica** (Libia) . . . . » 59[illegible]

Ordine di servizio n. 162. — Servizi internazionali . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 163. — Rappresentanza del personale . . . . . » 599

Ordine di servizio n. 164. — Tariffa eccezionale N. 1006 P. V. . . . » 600

Ordine di servizio n. 165. — Servizi internazionali . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 166. — Ristampa del prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (trasporti di merci, veicoli, bestiame ecc.) » 601

Ordine di servizio n. 167. — Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. . . . . . » 602

Ordine di servizio n. 168. — Servizio italo-neerlandese . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 169. — Tariffa locale N. 215 P. V. . . . . . . » 603

Ordine di servizio n. 170. — Apertura all'esercizio della stazione di Parona Lomellina . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 171. — Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Tenda-S. Dalmazzo di Tenda. . . . . » 607

Circolare n. 36. — Trasporti a domicilio a Viterbo Porta Romana. . . » 615

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

(Per memoria).

In appendice:

(Per memoria).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(Per memoria).

LEGGE 22 *maggio* 1915, *n.* 671, *riflettente il conferimento al Governo del Re di poteri straordinari in caso di guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

ARTICOLO UNICO.

Il Governo del Re ha facoltà, in caso di guerra e durante la guerra medesima, di emanare disposizioni aventi valore di legge per quanto sia richiesto dalla difesa dello Stato, dalla tutela dell'ordine pubblico e da urgenti o straordinari bisogni della economia nazionale. Restano ferme le disposizioni di cui agli articoli 243 a 251 del codice penale per l'esercito.

Il Governo del Re ha facoltà di ordinare le spese necessarie e di provvedere con mezzi straordinari ai bisogni del tesoro.

Il Governo del Re è autorizzato a esercitare provvisoriamente, in quanto non siano approvati per legge e non oltre il 31 dicembre 1915, i bilanci per le Amministrazioni dello Stato nell'esercizio 1915-916, secondo gli stati di previsione dell'entrata e della spesa e i relativi disegni di legge con le susseguite modificazioni già proposte alla Camera dei deputati, nonchè a provvedere i mezzi straordinari per fronteggiare le eventuali deficienze di bilancio derivanti da aumenti di spese o da diminuzioni di entrate.

La presente legge andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* n. 126. del 22 maggio 1915.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 22 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — SONNINO — MARTINI — ORLANDO — DANEO — CARCANO — ZUPELLI — VIALE — GRIPPO — CIUFFELLI — CAVASOLA — RICCIO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 15 *aprile* 1915 *n.* 672, *concernente provvedimenti ferroviari eccezionali da attuare in caso di mobilitazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 27 aprile 1885, n. 3048, con la quale furono approvati i contratti di esercizio delle reti mediterranea, adriatica e sicula;

Viste le leggi 22 aprile 1905, n. 137, e 7 luglio 1907, n. 429, che, approvando provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata, estesero a queste le tariffe e condizioni pei trasporti, annesse e formanti parte integrante dei citati contratti, e dettarono le norme di massima per la concessione dei biglietti di viaggio gratuiti al personale dell'azienda ferroviaria statale;

Viste le leggi 29 dicembre 1901, n. 562, e 9 luglio 1908, numero 406, riguardanti i viaggi gratuiti ed a prezzo ridotto sulle ferrovie dello Stato;

Visto il Nostro decreto 9 maggio 1912, n. 1447, col quale fu approvato il testo unico delle leggi sull'esercizio delle ferrovie affidate all'industria privata, delle tramvie a motore meccanico e degli automobili;

Visto il Nostro decreto n. 369 del 25 giugno 1905, con cui, in caso di mobilitazione e di guerra, si autorizzano le amministrazioni ferroviarie a parziali deroghe alle ordinarie disposizioni di polizia, sicurezza e regolarità nell'esercizio delle strade ferrate;

Visti i paragrafi 8 e 12 del regolamento per l'esecuzione dei grandi trasporti militari, approvato con Nostro decreto 15 apri-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 129 del 24 maggio 1915.

le 1915, n. 505, con cui è fatta facoltà al comando supremo dell'esercito, e per esso alla direzione dei trasporti, di fissare, durante la mobilitazione e durante la guerra, speciali norme di servizio ferroviario tanto per i trasporti militari quanto per quelli del pubblico;

Vista la necessità che le ferrovie siano poste in grado, nell'eventualità sopra accennata, di prestare tutta la loro efficienza alla buona riuscita dei trasporti militari;

Vista la convenienza che, per la necessaria unità d'indirizzo, le stesse autorità incaricate di dettare le norme per gli accennati trasporti, abbiano a giudicare della necessità di dover derogare a diritti e consuetudini, che si osservano nei tempi ordinari;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per gli affari della guerra, di concerto coi ministri dei lavori pubbblici, della marina e delle poste e dei telegrafi;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Comando supremo dell'esercito, e, per sua delegazione, la Direzione dei trasporti nell'emanare le norme speciali per il servizio ferroviario durante la mobilitazione, la radunata e la guerra — a deroga di qualsiasi precedente legge, regolamento, istruzione o consuetudine — è autorizzata:

a) a sospendere in tutto o in parte il servizio pel pubblico, e far tassare in base al percorso effettivamente seguito i trasporti pel pubblico che, in conseguenza di tali sospensioni, venissero istradati per vie diverse dalla più breve;

b) a sospendere le disposizioni di tariffa e le condizioni dei trasporti che si giudicassero incompatibili con le esigenze militari o contraddittorie a norme emanate od emanande dall'autorità militare;

c) a sospendere il rilascio di talune categorie di biglietti a tariffa ridotta, nonchè il rilascio e l'accettazione di biglietti di viaggio gratuiti;

d) a fare interrompere, anche a possessori di regolari biglietti, il viaggio incominciato, col solo diritto al rimborso proporzionale del prezzo pagato pel biglietto, escluso qualsiasi indennizzo;

e) a sospendere la validità dei biglietti di abbonamento, col solo diritto a fruire del rimanente periodo di validità a partire dal primo momento in cui sarà riammesso l'uso di quei biglietti, ed escluso quindi qualsiasi diritto ad indennizzo;

f) a sospendere il servizio telegrafico pel pubblico, nonchè il trasporto di pacchi postali, di oggetti preziosi e dei cani;

g) a sospendere o limitare i trasporti di merci, bagagli, bestiame, veicoli, feretri, ecc. pel pubblico, e ad accettarli soltanto a tutto rischio e pericolo del mittente;

h) a variare i termini di resa; a fissare un termine pel pronto ritiro delle merci; ad effettuare lo scarico a rischio e pericolo degli interessati, quando essi non vi provvedano nei limiti di tempo fissati, senza obbligo di porre la merce al riparo e curarne la custodia; a vendere d'ufficio le merci deperibili non ritirate; a confiscare, senza diritto ad indennizzo, gli esplosivi non ritirati entro quei limiti;

i) a sospendere gli effetti delle convenzioni per binari di raccordo privati, dei contratti per imprese di carico e scarico, delle concessioni speciali vincolate a determinato quantitativo di trasporti;

k) ad impiegare, come se fossero di pertinenza delle ferrovie dello Stato, tutti i veicoli che si trovano sulle linee del Regno, a chiunque appartengano;

l) a sospendere o limitare tutti i trasporti di ogni genere in servizio cumulativo internazionale, nonchè in servizio cumulativo italiano con le linee ferroviarie, lacuali e marittime.

Art. 2.

Il presente decreto, che andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — ZUPELLI — VIALE — CIUFFELLI — RICCIO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 29 *aprile* 1915, *n.* 685, *col quale viene esteso al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato il trattamento previsto dall'ultimo comma dell'art.* 20 *e dell'ultimo comma dell'art.* 32 *del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visti i RR. decreti 22 luglio 1906 che approva il regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, 22 novembre 1908, n. 693, che approva il testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, e la legge 13 aprile 1911, n. 310, che approva modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato ed il miglioramento economico del personale;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il trattamento previsto dall'ultimo comma dell'articolo 20 e dall'ultimo comma dell'art. 32 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, approvato col R. decreto 22 novembre 1908, n. 693, è esteso anche al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato, ferme rimanendo le disposizioni approvate col R. decreto 13 aprile 1911, n. 374, sulla dispensa dalle chiamate alle armi.

—

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 130 del 25 maggio 1915.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 aprile 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guadasigilli*: ORLANDO.

R. D. 6 *maggio* 1915, *che proroga il termine per la presentazione delle proposte della Commissione esaminatrice delle condizioni del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto in data 3 maggio 1914, n. 123, che ha istituita una Commissione col mandato di esaminare le condizioni del personale delle ferrovie dello Stato e di proporre i miglioramenti e le riforme per la sistemazione economica e giuridica di esso;

Visto l'altro Nostro decreto 24 dicembre 1914, mediante il quale venne prorogato a tutto il 30 aprile corrente anno il termine di cui all'art. 3 del decreto 3 maggio 1914, n. 123, per la presentazione, da parte della Commissione, delle sue proposte;

Considerato che la Commissione non ha potuto, entro il nuovo termine stabilito, completare i suoi studi ed ha pertanto chiesto una ulteriore proroga a tutto il 31 dicembre corrente anno per la ultimazione dell'incarico affidatole;

Ritenuta la necessità di accordare la proroga richiesta;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il termine di cui all'art. 3 del R. decreto 3 maggio 1914 è prorogato a tutto il 31 dicembre 1915;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 129 del 24 maggio 1915.

Il Nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 6 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

R. D. 20 *maggio* **1915,** ***n.*** **667,** *col quale la tutela delle ferrovie è affidata all'autorità militare* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 11 della legge 21 marzo 1915, n. 273;

Visto il Nostro decreto da convertirsi in legge n. 633 del 2 maggio 1915;

Riconosciuta la necessità di affidare la tutela delle ferrovie all'autorità militare;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto con i ministri di grazia e giustizia e dei culti, della guerra, della marina e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Da oggi la tutela delle ferrovie è affidata alla autorità militare.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — ORLANDO — ZUPELLI
VIALE — CIUFFELLI.

Visto, ***Il guardasigilli*:** **ORLANDO.**

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 125 del 21 maggio 1915.

R. D. 24 *maggio* 1915, *n.* 697, *che vieta ogni traffico di esportazione, d'importazione o di transito fra il territorio del Regno e delle sue colonie e il territorio della Monarchia austro-ungarica* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce pieni poteri al Governo durante lo stato di guerra;

Considerato che questa condizione già sussiste rispetto all'Austria-Ungheria;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per gli affari esteri, per le colonie, per le finanze e per l'agricoltura, industria e commercio;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ogni traffico di esportazione, d'importazione o di transito è vietato fra il territorio del Regno e delle sue colonie e il territorio della Monarchia austro-ungarica.

Le merci di qualunque genere, pervenute o spedite in trasgressione di questo divieto, saranno confiscate, secondo le norme vigenti per la confisca delle merci di contrabbando doganale, a meno che non sia provato che la loro spedizione fu anteriore alla pubblicazione del presente decreto, senza pregiudizio dell'applicazione delle altre pene stabilite dalle leggi vigenti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 130 del 25 maggio 1915.

Art. 2.

Speciali permessi, in derogazione a questo divieto, potranno essere accordati volta per volta, per la spedizione o il ricevimento di determinate mercanzie, dal ministro delle finanze o da quello delle colonie, per queste ultime, o dalle autorità da essi delegate a questo fine, previa intesa col comando militare della regione. Saranno in tal caso applicabili alle merci in arrivo i dazi prescritti dalla tariffa generale vigente.

Art. 3.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — SONNINO — MARTINI — DANEO — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine generale N. 5. (M.)

Servizio viaggiatori, bagagli e merci durante la mobilitazione e radunata del R. Esercito e durante la guerra.

I. — Coll'emanazione del R. decreto per la mobilitazione e radunata del R. Esercito, sono andate in vigore le norme al riguardo contenute nel *Regolamento per l'esecuzione dei grandi trasporti militari*, approvato con R. decreto 15 aprile 1915, n. 505 (pubblicato nel Bollettino n. 17-1915), restando in parte sospese le disposizioni del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, come risulta dal R. decreto 25 giugno 1905, n. 369 che, per norma del personale, qui si trascrive:

« Articolo unico. — *Durante la mobilitazione del R. Esercito « e durante la guerra, le Amministrazioni ferroviarie sono auto« rizzate, a deroga delle vigenti disposizioni sulla polizia e rego« larità delle strade ferrate*:

« 1° - *ad adibire temporaneamente a funzioni superiori a « quelle del grado cui appartengono, agenti dell'esercizio senza i « prescritti esami di idoneità, purchè a giudizio dei competenti « funzionari siano ritenuti in possesso dei necessari requisiti;*

« 2° - *a richiedere al personale dipendente dall'Amministra« zione autonoma delle strade ferrate dello Stato .... prestazioni « straordinarie ai sensi dell'art.* 22 *delle disposizioni approvate col « R. decreto N.* 477 *del* 7 *novembre* 1902 (1), *senza l'obbligo di cui « al successivo art.* 23, *ed al personale delle altre reti e linee minori « analoghe prestazioni straordinarie, ai sensi dell'art.* 20 *delle « norme approvate col R. decreto N.* 264 *del* 10 *giugno* 1900;

(1) Tale R. decreto essendo stato abrogato e sostituito dal R. decreto N. 998 del 20 agosto 1914, valgono le norme di cui al primo e secondo alinea dell'art. 30, senza l'obbligo di cui al terzo alinea.

« 3° - *ad anticipare o ritardare le prescritte visite e prove del* « *materiale rotabile rispetto ai termini regolamentari.*

« *Le Amministrazioni ferroviarie sono pure autorizzate, nel* « *caso di mobilitazione e di guerra di cui sopra, ad osservare le* « *norme di servizio ferroviario, che verranno diramate dalla Dire-* « *zione dei trasporti del R. Esercito, ancorchè esse vengano a dero-* « *gare a disposizioni emesse in virtù del regolamento sulla polizia* « *ferroviaria, ed alle norme relative ai trasporti delle merci perico-* « *lose e nocive, per quanto riguarda la sicurezza dell'esercizio* ».

II. — Durante la mobilitazione e radunata del R. Esercito e durante la guerra, diventando i trasporti militari *lo scopo essenziale del servizio ferroviario,* potranno restare sospese sulle ferrovie dello Stato e sulle ferrovie secondarie italiane, tutte le vigenti disposizioni di Tariffa che fossero incompatibili con le esigenze militari, ed il servizio pubblico potrà essere regolato in base alle facoltà concesse alle ferrovie dal R. decreto 15 aprile 1915, N. 672, pubblicato nella prima parte del presente bollettino.

III. — In applicazione alle disposizioni del R. decreto N. 672 sovracitato, ed alle norme al riguardo impartite dalla Direzione dei trasporti del R. Esercito, il servizio dei viaggiatori, bagagli, valori, giornali, cani e merci a G. V., P. V. accelerata e P. V. ordinaria, dovrà, sino a contraria disposizione, essere regolato secondo le allegate istruzioni.

IV. — I trasporti militari per la mobilitazione e radunata del R. Esercito, si effettueranno — sino a contraria disposizione — *esclusivamente in base all'orario di servizio normale vigente* ed alle disposizioni già impartite per la esecuzione dei grandi trasporti militari sinora effettuati ed a quelle altre che verranno, occorrendo, emanate in seguito.

Sono quindi — per ora — da considerarsi *assolutamente nulli e senza valore* tutti i documenti esistenti nei pieghi o casse in consegna, o comunque distribuiti, alle stazioni ed agli uffici dirigenti e stampati in carta bianca o camoscio o rossa..

V. — Gli organi militari che hanno facoltà di dare ordini e disposizioni relativamente all'impiego delle ferrovie, a mezzo della Direzione generale o delle Divisioni dell'Esercizio, sono:

Direzione dei Trasporti mobilitata presso l'*Intendenza Generale del R. Esercito;*

Delegazione della suddetta Direzione, presso il *Ministero della Guerra* (Roma);

Commissioni militari di linea di: Torino, Genova, Venezia, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Palermo, aventi sede presso le corrispondenti Divisioni Movimento.

Allegato all'Ordine generale N. 5-1915.

ISTRUZIONI

relative al servizio viaggiatori, bagagli e merci durante la mobilitazione e la radunata del R. Esercito e durante la guerra

---

SERVIZIO VIAGGIATORI.

1. Sarà sempre data ASSOLUTA PRECEDENZA sui viaggiatori ordinari:

a) agli ufficiali e militari del R. Esercito, della R. Marina e della R. Guardia di Finanza ed assimilati od aggregati;

b) ai funzionari, impiegati ed agenti dello Stato, nonchè ai membri delle associazioni di carità addetti alla cura degli infermi, *viaggianti per ragioni di servizio*, e, come tali, muniti di apposita dichiarazione del Capo dell'Ufficio da cui dipendono, oltre che dei consueti recapiti di viaggio;

c) ai funzionari, impiegati ed agenti delle ferrovie dello Stato e ferrovie secondarie ed ai funzionari dell'Ufficio speciale delle ferrovie, *viaggianti per ragioni di servizio* e, come tali, muniti di biglietto di servizio;

d) ai fornitori del R. Esercito e della R. Marina e loro agenti, se muniti, oltre che del biglietto a tariffa ordinaria, di apposita dichiarazione rilasciata dall'autorità militare.

Pertanto, il pubblico sarà ammesso nei treni viaggiatori *compatibilmente con le esigenze militari e limitatamente ai posti disponibili.*

2. Salvo superiore disposizione, sarà di massima sospesa la concessione dei compartimenti riservati e delle carrozze-salone sia a pagamento che per concessione gratuita.

Saranno soppressi i compartimenti riservati *per signore e ragazzi*, di cui all'art. 37 delle Tariffe.

3. Occorrendo, potrà essere ridotto il servizio viaggiatori sulle linee della rete; potrà anche essere interamente sospeso su talune linee o gruppi di linee, e potrà essere vietata l'ammissione del pubblico in qualche treno.

Servizio valori, giornali, bagagli e cani.

4. Sarà sospeso il trasporto degli oggetti preziosi e dei cani provenienti, diretti o che debbono transitare per stazioni comprese in territori considerati in stato di guerra, continuando invece ad effettuarsi senza limitazioni pel restante della rete.

Il trasporto dei cani adibiti al servizio militare dovrà aver luogo senza alcuna eccezione.

Il trasporto del numerario e delle carte valori e dei giornali, continuerà ad aver luogo senza limitazioni.

5. Il trasporto dei *bagagli* pel pubblico sarà fatto *subordinatamente alle esigenze militari* ed *ai mezzi di trasporto disponibili* ed, in ogni modo, senza responsabilità dell'Amministrazione in caso di ritardo.

Non si accetteranno bagagli all'infuori di quelli dei viaggiatori che *effettivamente* prenderanno posto nei treni e limitatamente al peso di Kg. 50 per viaggiatore ed al percorso del rispettivo biglietto. Resta sospesa la concessione fatta agli abbonati coll'Ordine di servizio 55-1907 di far registrare come spedizioni a bagaglio le merci contenute in bauli, sacche e simili.

I viaggiatori ordinari potranno portar seco nelle vetture il piccolo bagaglio a mano, nei limiti di peso e volume stabiliti dall'art. 44 delle vigenti tariffe.

Saranno sempre accettati senza alcuna limitazione i bagag dell'Amministrazione militare; e sarà concesso agli ufficiali e sottoufficiali ed agli aggregati od assimilati, di portar seco g tuitamente nelle carrozze la propria cassetta (o cassette) di ordinanza.

Servizio merci, bestiame, ecc.

6. Sino a contraria disposizione, i trasporti pel pubblico a G. V., P. V. accelerata e P. V. ordinaria, vengono accettati *subor-*

dinatamente alle esigenze militari ed *ai mezzi di trasporto disponibili* ed, in ogni caso, *a tutto rischio e pericolo degli speditori*: mentre invece i trasporti per l'uso del R. Esercito, R. Marina e R. Guardia di Finanza, saranno sempre accettati senza eccezione alcuna.

Potrà quindi, ove occorra, essere sospesa l'accettazione delle merci, completamente o limitatamente a talune categorie, a seconda delle esigenze dei trasporti militari.

In tali casi si dovrà avere speciale riguardo alle merci seguenti:

a) trasporti a G. V. di derrate alimentari del peso fino a 50 Kg. per spedizione, nei limiti di non più di una spedizione al giorno da uno stesso mittente ad uno stesso destinatario;

b) cereali, farine, zucchero, derrate alimentari, bestiame e carni macellate, ghiaccio, acqua, acque minerali;

c) prodotti farmaceutici, disinfettanti, ossigeno, idrogeno, materiale chirurgico e sanitario;

d) carta da giornali;

e) foraggi, sementi, concimi, solfato di rame e preparati per la difesa dell'agricoltura, macchine ed attrezzi agricoli di ogni specie;

f) combustibili minerali e vegetali, olii minerali, petroli, benzina, cotoni, canapa e materie prime in genere occorrenti all'ndustria;

g) foglie di gelso e bozzoli, barbabietole.

7. I destinatari dovranno provvedere pel pronto ritiro delle merci; diversamente, scaduto il termine prescritto, lo scarico verrà effettuato dalla Ferrovia a spese e rischio delle parti e le merci, saranno depositate, occorrendo, anche all'aperto, a rischio e pericolo delle parti stesse, ove non fossero sufficienti i magazzini ferroviari.

8. Fermo restando il disposto del punto 6°, i *termini di resa* normali restano aumentati: di *sette* giorni per ogni *250* Km. incominciati, pei trasporti a G. V.; di *sette giorni* per ogni

225 Km. incominciati, pei trasporti a P. V. accelerata; e così pure di *sette giorni* per ogni *125 Km.* incominciati, pei trasporti a P. V. ordinaria.

9. Per le spedizioni a carro completo non sarà consentito in nessun caso il deposito della merce in stazione in attesa del carro.

10. La Ferrovia non sarà obbligata a fornire carri chiusi nè carri aperti con copertoni per le merci che normalmente si trasportano in tali modi.

Pei trasporti che si effettuano in carro aperto con o senza copertone, anzichè in carro chiuso, o in carro scoperto invece che in carro aperto con copertone, la Ferrovia non risponde dei danni eventuali alle merci, in dipendenza dell'impiego di tali mezzi.

Non saranno forniti copertoni a nolo.

11. Essendo la Ferrovia autorizzata a sospendere — a suo esclusivo giudizio — tutti gli effetti:

a) delle convenzioni per binari di raccordo privati, eccezione fatta soltanto per quelli che l'Amministrazione militare ritenesse necessari per i propri rifornimenti;

b) dei contratti per imprese di carico e scarico;

c) delle concessioni speciali vincolate a determinato quantitativo dei trasporti;

le Divisioni movimento si varranno di tale facoltà in quanto occorra per poter corrispondere alle esigenze tanto dei trasporti militari, come del servizio ferroviario.

12. Occorrendo, per esigenze militari, le Delegazioni materiale mobile e le Divisioni movimento, sono autorizzate a valersi della facoltà concessa dal comma *k*) art. 1° del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, di requisire cioè — anche senza alcun preavviso — i carri sia nazionali che esteri giacenti sulla rete statale ed appartenenti a ferrovie secondarie, società o privati, e ad impiegarli come se fossero di pertinenza delle Ferrovie dello Stato.

Tali requisizioni dovranno però esser tenute in speciale evidenza dagli uffici di ripartizione.

Trasporti in servizio cumulativo internazionale ed italiano.

13. Resta sospeso il rilascio dei biglietti e la spedizione dei bagagli in servizio diretto internazionale per la Germania, per l'Austria-Ungheria ed in transito per quegli Stati.

14. I trasporti per l'estero, di merci non comprese fra quelle per cui esiste il divieto di esportazione, saranno accettati soltanto pei transiti di confine aperti al traffico, in destinazione di paesi pei quali l'accettazione è ammessa, e con le riserve ed alle condizioni di cui ai punti 6° e 8°. Tali riserve e condizioni valgono anche pei trasporti in provenienza dall'estero, bene inteso per la percorrenza dei trasporti stessi sulle linee italiane.

Al riguardo dei transiti aperti ai trasporti verranno impartite le opportune disposizioni.

15. Le disposizioni dei punti 13° e 14° valgono anche pei trasporti di persone e di cose in servizio cumulativo italiano con linee ferroviarie, lacuali e marittime.

Altrettanto dicasi dei trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo fra il continente e le isole a mezzo della navigazione di Stato.

Servizio telegrafico.

16. Resta sospeso il servizio telegrafico pel pubblico nelle stazioni comprese nei territori considerati in stato di guerra, e sarà riattivato quando le esigenze del servizio lo permetteranno.

Pacchi postali.

17. Il servizio per ferrovia dei pacchi postali dei privati *indirizzati ad altri privati*, da e per le località del Compartimento di Venezia, è sospeso sino a nuovo avviso. I pacchi postali in viaggio verranno portati a destinazione.

18. Avranno invece corso regolare i pacchi postali *indirizzati a militari* anche se da e per le località del detto compartimento di Venezia.

Ordine generale N. 6 (2 M). (P.) (1).

Militarizzazione del personale per mobilitazione. - Sezioni e compagnie ferroviarie militari.

Con riferimento al manifesto col quale, d'ordine di S. M. il Re, venne indetta la chiamata alle armi per mobilitazione, si riportano qui di seguito le norme emanate dall'Autorità militare per determinare la posizione e gli obblighi degli agenti ferroviari provvisti di modello 5 o dichiarati indisponibili, e per regolare l'ordinamento e il funzionamento delle sezioni e compagnie ferroviarie militari.

Si richiama l'attenzione su quanto è disposto dall'art. 2 di dette norme, notando che le Divisioni compartimentali ed i Servizi aventi uffici distaccati dovranno provvedere colla maggiore sollecitudine ed accuratezza per l'invio, alle località di distribuzione, dei modelli 5, dei bracciali e delle stellette per gli agenti provvisti di attestato di dispensa modello 5. Per gli ufficiali dichiarati indisponibili, pei quali non esiste il modello 5, l'invio dei bracciali e delle stellette dovrà essere effettuato con un elenco sul quale abbiano a risultare il casato e nome, la qualifica e la residenza di ciascun agente.

La consegna dei modelli 5 e dei distintivi della militarizzazione agli interessati dovrà essere fatta dai Capi locali (Capi stazione, Capi fermata, Capi scalo, Capi conduttori principali, Capi depositi, Capi tecnici, Capi verificatori, Sorveglianti della linea Capi magazzino, ecc.), i quali, all'atto della consegna stessa, dovranno mettere in particolare rilievo all'agente l'obbligo di portare sempre i distintivi, nonchè l'importanza della condizione di militarizzato che il medesimo viene ad assumere. I detti Capi locali

(1) Il presente Ordine generale è già stato distribuito come Ordine generale N. 2 M.

dovranno pure richiedere immediatamente all'Ufficio superiore i modelli 5 ed i distintivi spettanti agli agenti alla loro dipendenza, dei quali fosse stato eventualmente omesso l'invio.

Si raccomanda infine a tutto il personale di prendere completa cognizione delle norme di cui trattasi curandone il regolare adempimento, e si fa riserva di impartire a suo tempo le particolari disposizioni di cui alla seconda parte dell'art. 10 delle norme stesse.

MINISTERO DELLA GUERRA

NORME

per la

militarizzazione, in caso di mobilitazione, del personale ferroviario soggetto ad obblighi militari e provvisto di mod. 5 o dichiarato indisponibile, e per l'ordinamento ed il funzionamento delle sezioni e compagnie ferroviarie militari.

Militarizzazione.

In applicazione alle disposizioni contenute negli articoli 2 e 3 del regolamento sulle dispense dalle chiamate alle armi di militari in congedo illimitato che coprono determinati impieghi e si trovano in posizioni speciali, approvato con R. decreto 13 aprile 1911 n. 374, il Ministero determina quanto appresso:

Art. 1.

Tutti i funzionari e agenti ferroviari, sia dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che delle Società private esercenti ferrovie secondarie o tramvie e delle Società lacuali (allegati n. 1 e 2 del regolamento sulle dispense), i quali siano muniti di certificato mod. 5 per la temporanea dispensa dalla chiamata alle armi, ovvero, se aventi grado di ufficiale, siano stati dichiarati come indisponibili, s'intendono in caso di mobilitazione chiamati alle armi, ma restano *temporaneamente* a prestare il loro servizio presso l'Amministrazione ferroviaria cui appartengono. Essi saranno muniti di appositi distintivi e saranno considerati come in servizio sotto le armi e soggetti alla giurisdizione militare, continuando

però a percepire i rispettivi assegni dall'Amministrazione ferroviaria da cui dipendono, senza diritto ad assegni sul bilancio della guerra.

Coloro che appartengono all'esercito permanente o alla milizia mobile e sono ascritti al 6° reggimento genio, e quelli delle due ultime classi congedate che sono ascritti alle altre specialità del genio ed alle compagnie di sanità e di sussistenza, cesseranno dal servizio ferroviario e si presenteranno ai propri corpi nel giorno che sarà designato dalla Direzione generale dei trasporti. Tutti gli altri continueranno nel loro servizio fino a che non sia diversamente disposto dall'autorità militare.

Art. 2.

I distintivi di cui all'art. 1 sono costituiti da bracciali e stellette militari; il bracciale consiste in una fascia di lana di colore turchino alta 10 cm. ed è portato al braccio destro.

I funzionari ed agenti muniti di speciale uniforme, oltre al bracciale porteranno le stellette al bavero dell'uniforme. Se invece non sono provvisti di divisa ferroviaria, dovranno sempre portare il solo bracciale. I bracciali e le stellette saranno distribuiti all'atto della mobilitazione unitamente ai certificati mod. 5.

La suddetta distribuzione per il personale delle ferrovie dello Stato, della Società Veneta e della Società Nord Milano, sarà fatta per cura dei singoli Servizi e delle Divisioni delle ferrovie dello Stato dai quali gli agenti dipendono e dalle Direzioni di esercizio delle suddette Società Veneta e Nord Milano.

Appena indetta la mobilitazione, i Servizi e le Divisioni delle ferrovie dello Stato e le Direzioni di esercizio suddette riceveranno i certificati mod. 5 del rispettivo personale dalle Commissioni militari di linea e un corrispondente numero di bracciali e stellette dai corpi e reparti che hanno in consegna tali oggetti. Quest'ultimo invio sarà effettuato in base ai dati dell'unito specchio Allegato A.

I Servizi e le Divisioni ferroviarie e le Direzioni di esercizio suindicate, provvederanno tosto alla distribuzione dei mod. 5, dei bracciali e delle stellette agli interessati per mezzo dei dirigenti locali, che ne ritireranno firma di ricevuta su appositi elenchi nei

quali dovrà figurare nome, cognome, qualifica e residenza dei singoli agenti. Detti elenchi saranno dai dirigenti locali trasmessi alle rispettive Divisioni, Servizi o altri uffici dai quali ebbero l'incarico della distribuzione. Questi uffici, fatte le debite verifiche, li trasmettono, previ accordi con le Commissioni militari di linea, ai Comandi militari di stazione incaricati della sorveglianza e disciplina del personale militarizzato.

Nel consegnare il certificato mod. 5 ai singoli funzionari e agenti, dovranno loro essere richiamate le avvertenze stampate a tergo del certificato stesso, e sarà loro ricordato l'obbligo di portare sempre, in servizio e fuori servizio, i distintivi della propria qualità militare (bracciale e stellette).

Alla distribuzione dei mod. 5, bracciali e stellette per il personale di tutte le altre Ferrovie secondarie, tramvie e servizi lacuali del continente ammesse alla dispensa dalle chiamate alle armi del proprio personale in tempo di pace (allegati 1 e 2 del regolamento sulle dispense), sarà provveduto in modo analogo dalle rispettive Direzioni di esercizio, le quali riceveranno dalle Commissioni militari di linea permanenti i modelli 5, i bracciali e le stellette. All'uopo le dette Commissioni riceveranno la occorrente dotazione di bracciali e stellette, conforme alle indicazioni di cui allo specchio Allegato A; esse ritireranno a distribuzione ultimata gli elenchi di distribuzione e li faranno tenere ai Comandi militari di stazione.

Per le Ferrovie Sarde e per le Secondarie Sicule provvederanno rispettivamente le Commissioni militari di linea che si costituiscono all'atto della mobilitazione a Cagliari e a Palermo. La Commissione di linea di Palermo riceverà i bracciali e le stellette in base alle indicazioni contenute nello specchio Allegato A; la Commissione di linea di Cagliari li riceverà dal locale Comando di divisione presso il quale sarà costituita apposita dotazione.

Art. 3.

I suddetti funzionari e agenti ferroviari chiamati alle armi con le modalità di cui all'articolo precedente, finchè resteranno addetti al rispettivo servizio ferroviario, conserveranno la gerarchia ferroviaria esclusivamente basata sul proprio impiego e astrazione fatta dal rispettivo grado militare.

Art. 4.

Le mancanze che fossero commesse dai richiamati alle armi addetti al servizio ferroviario, qualora si tratti di mancanze di carattere tecnico, amministrativo o disciplinare ferroviario, continuano ad essere di competenza delle autorità ferroviarie e sono punite a tenore dei relativi regolamenti. Le mancanze invece di carattere disciplinare militare, commesse sia durante che fuori dell'esercizio delle funzioni ferroviarie, sono di competenza dell'autorità militare a tenore dei regolamenti e delle leggi vigenti per il R. Esercito.

La sorveglianza del personale ferroviario militarizzato, nei rapporti disciplinari militari, è affidata alle Commissioni militari di linea coadiuvate dai Comandi militari di stazione ai quali le Commissioni stesse forniranno particolari istruzioni al riguardo.

Le autorità ferroviarie sono tenute a denunciare a quelle militari ora dette le mancanze di carattere disciplinare militare che fossero commesse dal personale dipendente, come la contravvenzione all'obbligo di indossare stellette e bracciale, le temporanee assenze arbitrarie che possono ostacolare o comunque turbare l'attuazione dei trasporti militari, ecc.

La punizione di prigione di rigore importa altresì il ritiro del mod. 5 al punito e il suo immediato invio al corpo della propria arma o specialità, ovvero al distretto più vicino, per scontarvi la punizione ed esservi incorporato, venendo a cessare in tal guisa per la durata della campagna dal far parte del personale ferroviario militarizzato.

I Comandi militari di stazione riferiscono intorno alle gravi mancanze individuali alla Commissione militare di linea da cui dipendono, alla quale spetta di fissare il genere e la durata delle punizioni, ordinare nei casi previsti il ritiro del mod. 5 e l'invio dei militari puniti ai corpi o distretti per scontarvi la punizione ed esservi incorporati.

Nel caso di gravi mancanze di carattere collettivo, come allontanamento arbitrario dal servizio, o quelle che assumono veste di reato, come rifiuto d'obbedienza o atti d'insubordinazione, il Comando militare di stazione, come qualsiasi altra autorità che per

prima abbia rilevato il fatto, chiederà l'intervento dei Carabinieri Reali o del corpo o riparto più vicino per l'immediato arresto dei colpevoli, riferendone subito alla Commissione militare di linea per i successivi atti di procedura a loro riguardo.

Le punizioni inflitte dall'autorità militare saranno sempre notificate alle autorità ferroviarie per opportuna norma e per gli accordi del caso circa la loro applicazione in relazione anche alle esigenze del servizio ferroviario.

Art. 5.

Per l'applicazione delle punizioni disciplinari che non importino il ritiro del mod. 5 ai puniti o il loro invio ai rispettivi corpi o distretti, si osserveranno le seguenti norme:

a) i militarizzati appartenenti al personale viaggiante sconteranno le punizioni nella sede del deposito ferroviario cui appartengono; quelli appartenenti al personale fisso le sconteranno presso il corpo o distaccamento o stazione dei Reali Carabinieri nella località ove risiedono, o in una località prossima;

b) in massima le punizioni verranno scontate non appena i militarizzati, seguendo il proprio turno di servizio, rientreranno in residenza e resteranno disponibili. Nel caso di mancanze gravi però le autorità militari preposte alla sorveglianza disciplinare potranno concertare con le autorità ferroviarie le necessarie disposizioni a fine di poter applicare immediatamente le adeguate punizioni.

Sezioni e compagnie ferroviarie militari.

Art. 6.

Ove debbasi procedere alla formazione, col personale militarizzato suddetto, delle Sezioni o Compagnie ferroviarie contemplate dal *Regolamento per l'esecuzione dei grandi trasporti militari* e dal Tomo I dell'*Istruzione per la mobilitazione*, l'ordine relativo sarà emanato dalla Direzione generale dei Trasporti la quale, sulla

base dei ruoli delle Sezioni tenuti dalle Commissioni militari di linea, determina la costituzione numerica e nominativa delle Sezioni da costituirsi in relazione alle speciali esigenze d'impiego delle singole Sezioni stesse. In ogni Sezione potranno anche essere chiamati in servizio i funzionari e agenti addetti ad una sola delle specialità Movimento, Trazione e Veicoli, o Lavori, di cui la Sezione stessa è in massima costituita.

Il personale soggetto ad obbligo militare appartenente alle Strade ferrate della Sardegna può analogamente essere chiamato a costituire una speciale Sezione territoriale militare per i bisogni eventuali di quell'isola.

Art. 7.

Ogni Sezione sarà alla dipendenza di un *Capo Sezione tecnico* per quanto riguarda lo speciale servizio ferroviario e l'amministrazione del personale, e di un *Capo Sezione militare* per quanto più strettamente riguarda la disciplina militare e il governo del personale.

Art. 8.

Le Sezioni possono essere autonome, ovvero raggruppate in numero di due a quattro costituendo una Compagnia ferroviaria militare. Nel caso di raggruppamento di più Sezioni, vi sarà un Comandante tecnico e un Comandante militare di Compagnia ferroviaria militare.

I Capi Sezione tecnici e i Comandanti tecnici di Compagnia sono designati dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato d'accordo con l'autorità militare (Direzione generale dei Trasporti); i Capi Sezione militari e il Comandante militare di Compagnia sono designati dalla Direzione generale dei Trasporti.

Art. 9.

I Comandanti tecnici di Compagnia, i Capi Sezione tecnici, gl'Ispettori dei vari servizi delle Sezioni, possono anche essere

tratti dai funzionari ferroviari non soggetti ad obblighi militari ma che volontariamente si offrono. Tali funzionari dovranno assumere arruolamento volontario per la durata della guerra a senso dell'art. 101 della legge sul reclutamento del R. Esercito.

Art. 10.

I Capi Sezione tecnici e i Comandanti tecnici di Compagnia provvedono a tutto quanto riflette il servizio dei lavori o l'esercizio ferroviario a cui sono preposti i rispettivi reparti, e provvedono altresì all'amministrazione del dipendente personale il quale, sebbene militarizzato, non percepisce assegni dall'Amministrazione militare, ma continua invece a percepire dall'Amministrazione ferroviaria cui appartiene gli assegni e le indennità pertinenti alle rispettive qualifiche.

L'Amministrazione ferroviaria impartirà particolari disposizioni per l'amministrazione dei detti reparti. In speciali circostanze potrà essere richiesto l'intervento del Comando militare di Sezione o di Compagnia, che fosse necessario per particolari atti amministrativi o di governo del personale, come anticipazione di fondi, distribuzione di viveri, acqua, tende da campo, coperte, ecc.

Art. 11.

Ai Comandanti militari di Sezione o di Compagnia compete quanto particolarmente riflette la sorveglianza e disciplina del personale. Ove le circostanze lo richiedano, essi provvedono anche a quanto può rendersi necessario per il governo del personale, come assistenza sanitaria, anticipazione di fondi, somministrazione di viveri, acqua, legna, tende, coperte da campo, ecc., prelevando il necessario dai Comandi di Tappa, o da altri magazzini o corpi più vicini, in base agli ordini che provocheranno in proposito dalla Direzione generale dei Trasporti.

Art. 12.

Le Sezioni e Compagnie militari di cui è sopra cenno, saranno in massima formate col personale ferroviario soggetto ad obblighi militari appartenente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. In casi speciali potrà essere chiamato a concorrere nella formazione delle unità suddette il personale di qualche ferrovia secondaria, previ accordi tra la Direzione generale dei Trasporti e la rispettiva Direzione di esercizio. Tale intervento sarà particolarmente richiesto quando si tratti di costituire Sezioni o Compagnie ferroviarie militari per il riattamento o l'esercizio di una ferrovia secondaria.

Roma, 5 *ottobre* 1914.

Il Ministro
D. GRANDI

ALLEGATO A.

SPECCHIO di distribuzione dei bracciali e stellette al personale ferroviario in caso di mobilitazione.

ENTI INCARICATI della custodia dei bracciali color turchino e delle stellette	QUANTITA' in consegna a ciascun ente – Bracciali	QUANTITA' in consegna a ciascun ente – Stellette (paia)	DESIGNAZIONE E INDIRIZZO DELLE AUTORITA' alle quali dovranno essere inviati bracciali e stellette all'atto della mobilitazione		QUANTITA' da spedire – Bracciali	QUANTITA' da spedire – Stellette (paia)
Regg. fant. Torino P.	48[illegible]0	9700	Commissione militare di linea (1)	Torino	550	1100
			Direzione generale Ferrovie dello Stato (Servizio Personale) (2)	Roma	200	400
			Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Torino	4000	8000
			Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Torino	100	200
Regg. fant. Novara N.	1320	2640	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato	Torino	1320	2640
Regg. fant. Bra	780	1560	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato	Torino	780	1560
Regg. fant. Cuneo	620	1240	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato	Torino	620	1240
Regg. fant. Alessandria A.	1910	3820	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Torino	1910	3820
Regg. fant. Savona	1120	2240	Divisione Veicoli Ferrovie dello Stato	Torino	1120	2240
Regg. fant. Genova G.	4060	8120	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Genova	2100	4200
			Divisione Trazione Ferrovie dello Stato	Genova	1100	2200
			Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Genova	860	1720
Regg. fant. Como	520	1040	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Milano	520	1040
Regg. fant. Milano Est.	4780	9560	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Milano	3500	7000
			Divisione Trazione Ferrovie dello Stato	Milano	1280	2560

(1) Per la distribuzione alle Società secondarie (elencate negli Allegati 1 e 2 del Regolamento sulle dispense) nel territorio di giurisdizione della Commissione militare di linea di Torino.

(2) Per il personale degli Uffici distaccati dei Servizi delle Ferrovie dello Stato nel territorio di giurisdizione della Commissione militare di linea di Torino.

ENTI INCARICATI della custodia dei bracciali color turchino e delle stellette	QUANTITA' in consegna a ciascun ente		DESIGNAZIONE E INDIRIZZO DELLE AUTORITA' alle quali dovranno essere inviati bracciali e stellette all'atto della mobilitazione		QUANTITA' da spedire	
	Bracciali	Stellette (paia)			Bracciali	Stellette (paia)
Regg. fant. Brescia	890	1780	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato	Milano	500	1000
			Commissione militare di linea (3)	Venezia	390	780
Regg. fant. Cremona	720	1440	Divisione Veicoli Ferrovie dello Stato	Milano	720	1440
Regg. cavallegg. sede Milano (4)	1250	2500	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Milano	1250	2500
Dep. regg. fant. Alba (Lecce)	860	1720	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Milano	300	600
			Direzione generale Ferrovie dello Stato (Servizio Personale (5)	Roma	250	500
			Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Venezia	310	620
Regg. fant. Verona Ve.	1500	3000	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Venezia	1500	3000
Regg. fant. Padova P.	620	1240	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Venezia	620	1240
Regg. fant. Treviso	330	660	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Venezia	330	660
Regg. fant. Belluno	200	400	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Venezia	200	400
Regg. fant. Venezia	1470	2940	Direzione Generale Ferrovie dello Stato (Servizio Personale (5)	Roma	70	140
			Divisione Trazione Ferrovie dello Stato	Venezia	1400	2800
Regg. fant. Udine	820	1610	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato	Venezia	200	400
			Commissione militare di linea (3)	Venezia	620	1240
Dist. regg. fant. Verona Vi (Vicenza)	450	900	Società Veneta per costruzione ed esercizio Ferrovie secondarie	Padova	450	900
Regg. art. camp. sede Pavia	770	1540	Società anonima delle Ferrovie Nord	Milano	770	1540
Regg. fant. Bologna	2150	4300	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Bologna	2150	4300

(3) Per la distribuzione alle Società secondarie (elencate negli allegati 1 e 2 del Regolamento sulle dispense) nel territorio di giurisdizione della Commissione militare di linea di Venezia, escluse la Società *Ferrovie Nord Milano* e la *Società Veneta*.

(4) Ritirerà i bracciali dal distaccamento di Gallarate.

(5) Per il personale degli Uffici distaccati dei Servizi delle Ferrovie dello Stato nel territorio di giurisdizione della Commissione militare di linea di Venezia

ENTI INCARICATI della custodia dei bracciali color turchino e delle stellette	QUANTITA' in consegna a ciascun ente		DESIGNAZIONE E INDIRIZZO DELLE AUTORITA' alle quali dovranno essere inviati bracciali e stellette all'atto della mobilitazione	QUANTITA' da spedire	
	Bracciali	Stellette (paia)		Bracciali	Stellette (paia)
Regg. fant. Mantova	450	900	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato . . . . . Bologna .	450	900
Dist. regg. fant. Padova R. (Rovigo).	360	720	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato . . . . . Bologna .	360	720
Dep. regg. fant. Rimini (Ferrara).	420	840	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato . . . . . Bologna .	420	840
Regg. fant. Parma N. E.	880	1760	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato . . . . . . Bologna .	880	1760
Regg. fant. Reggio Emilia	190	380	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato . . . . . . Bologna .	190	380
Regg. fant. Ancona	1850	3700	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato. . . . . Ancona. .	1600	3200
			Divisione Trazione Ferrovie dello Stato . . . . . Ancona. .	250	500
Regg. fant. Rimini	950	1900	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato . . . . . Ancona. .	950	1900
Dist. regg. fant. Chieti (Pescara) .	1050	2100	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato . . . . . . Ancona. .	1050	2100
Regg. fant. Firenze S. E.	3200	6400	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato. . . . . Firenze. .	2500	5000
			Divisione Trazione Ferrovie dello Stato . . . . . Firenze. .	700	1400
Regg. fant. Pisa	1040	2080	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato . . . . . Firenze. .	1040	2080
Regg. fant. Siena	650	1300	Divisione Veicoli Ferrovie dello Stato . . . . . . Firenze. .	650	1300
Dist. regg. fant. Firenze A. (Arezzo)	490	980	Divisione Veicoli Ferrovie dello Stato . . . . . . Firenze. .	490	980
Regg. cavall. sede Lucca	350	700	Divisione Veicoli Ferrovie dello Stato . . . . . . Firenze. .	350	700
Regg. fant. Livorno	890	1780	Direzione Generale Ferrovie dello Stato (Servizio Personale) (6) . . . . Roma. . .	300	600
			Servizi d'Esercizio Ferrovie dello Stato — Trazione e Veicoli . . . . Firenze. .	200	400
			Divisione Trazione Ferrovie dello Stato . . . . . Firenze. .	260	520
			Divisione Lavori Ferrovie dello Stato . . . . . . Firenze. .	130	260

(6) Per il personale degli Uffici distaccati dei Servizi delle Ferrovie dello Stato nel territorio di giurisdizione della Commissione militare di linea di Bologna (esclusi i Servizi Trazione e Veicoli).

ENTI INCARICATI della custodia dei bracciali color turchino e delle stellette	QUANTITA' in consegna a ciascun ente		DESIGNAZIONE E INDIRIZZO DELLE AUTORITA' alle quali dovranno essere inviati bracciali e stellette all'atto della mobilitazione		QUANTITA' da spedire	
	Bracciali	Stellette (paia)			Bracciali	Stellette (paia)
Regg. fant. Spezia	1020	2040	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Firenze	1020	2040
Regg. fant. Aquila	250	500	Commissione militare di linea (7)	Bologna	250	500
Regg. art. camp. sede Foligno	615	1230	Commissione militare di linea (7)	Bologna	615	1230
Regg. fant. Civitavecchia	550	1100	Direzione Generale Ferrovie dello Stato (Servizio Personale) (8)	Roma	550	1100
1° Regg. granatieri	4000	8000	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Roma	1550	3100
			Divisione Trazione Ferrovie dello Stato	Roma	900	1800
			Divisione Veicoli Ferrovie dello Stato	Roma	400	800
			Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Roma	1150	2300
Regg. art. camp. sede Capua	250	500	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Napoli	250	500
Regg. fant. Caserta	390	780	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Napoli	390	780
Dist. regg. fant. Napoli B (Benevento).	450	900	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Napoli	450	900
Regg. fant. Nocera	410	820	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Napoli	410	820
Dist. regg. fant. Salerno C. (Avellino).	400	800	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Napoli	400	800
Regg. fant. Napoli Sud.	2340	4680	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato	Napoli	1500	3000
			Divisione Veicoli Ferrovie dello Stato	Napoli	700	1400
			Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Napoli	140	280
Regg. fant. Salerno C.	950	1900	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Napoli	950	1900
Regg. fant. Bari T.	2210	4420	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato	Bari	1210	2420
			Divisione Trazione Ferrovie dello Stato	Bari	1000	2000

(7) Per la distribuzione alle Società Secondarie (elencate negli allegati 1 e 2 del Regolamento sulle dspense) nel territorio di giurisdizione della Commissione militare di linea di Bologna.

(8) Per il personale degli Uffici Centrali e degli Uffici distaccati dei Servizi e delle Unità speciali delle Ferrovie dello Stato ed esistente nel continente nel territorio di giurisdizione della Commissione militare di linea di Napoli.

ENTI INCARICATI della custodia dei bracciali color turchino e delle stellette	QUANTITA' in consegna a ciascun ente		DESIGNAZIONE E INDIRIZZO DELLE AUTORITA' alle quali dovranno essere inviati bracciali e stellette all'atto della mobilitazione		QUANTITA' da spedire	
	Bracciali	Stellette (paia)			Bracciali	Stellette (paia)
Regg. fant. Foggia	900	1800	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Bari . . .	900	1800
Dist. regg. fant. Monteleone (Paola)	700	1400	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato — Calabresi	Napoli . .	700	1400
Dist. regg. fant. Monteleone (Cosenza).	590	1180	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato — Calabresi.	Napoli . .	590	1180
Regg. fant. Catanzaro	410	820	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato — Calabresi	Napoli . .	410	820
Regg. fant. Reggio Calabria . . .	720	1440	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato — Calabresi .	Napoli . .	720	1440
Dist. regg. fant. Aquila (Sulmona).	480	960	Commissione militare di linea (9)	Napoli . .	480	960
Dist. regg. fant. Aquila (Isernia).	240	480	Commissione militare di linea (9)	Napoli . .	240	480
Regg. fant. Palermo P.	1470	2940	Divisione Movimento Ferrovie dello Stato.	Palermo .	1470	2940
Regg. fant. Girgenti	510	1020	Capo del Compartimento delle Ferrovie dello Stato (10)	Palermo .	510	1020
Regg. fant. Trapani	240	480	Ferrovie Secondarie (Ferrovie Stato — Gruppo Sicilia)	Palermo .	240	480
Regg. fant. Messina C.	990	1980	Divisione Trazione Ferrovie dello Stato	Palermo .	990	1980
Regg. fant. Catania	860	1720	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Palermo .	860	1720
Regg. fant. Siracusa	370	740	Divisione Lavori Ferrovie dello Stato	Palermo .	370	740
Dist. regg. fant. Messina C. (Caltaniss.)	460	920	Divisione Veicoli Ferrovie dello Stato	Palermo .	300	600
			Commissione militare di linea (11)	Palermo .	160	320
Comando divis. milit. di Cagliari.	900	1800	Commissione militare di linea (12)	Cagliari .	900	1800

(9) Per la distribuzione alle Società Secondarie (elencate negli allegati 1 e 2 del Regolamento sulle dispense) esistenti nel continente nel territorio di giurisdizione della Commissione militare di linea di Napoli.

(10) Per il personale degli Uffici distaccati dei Servizi e delle Unità speciali delle Ferrovie dello Stato nel territorio dell'isola.

(11) Per la distribuzione alle Società secondarie dell'isola (elencate negli allegati 1 e 2 del Regolamento sulle dispense) e di riserva.

(12) Per la distribuzione agli agenti delle Ferrovie dell'isola, elencate negli allegati 1 e 2 del Regolamento sulle dispense.

N. B. — I distintivi di cui alle chiamate 2, 5, 6, 8, 10 sono distribuiti agli agenti provvisti di mod. 5, o dichiarati indisponibili, degli Uffici centrali dei Servizi e delle Unità speciali, nonchè di quelli addetti agli Uffici distaccati dei Servizi e delle Unità speciali (Delegazioni del materiale mobile, Officine del Servizio Lavori di Pontassieve e di Milano, Cantiere di prova per la trazione elettrica di Bologna, Uffici di collaudo, Laboratori chimici, Uffici di pubblicità, Uffici sanitari, Uffici legali, Uffici di controllo dei prodotti, Ufficio economato di Torino, Ispettorati di reparto degli approvvigionamenti, Magazzini, Agenzie marittime, Depositi combustibili autonomi, Uffici di ragioneria e cassa, Uffici delle costruzioni, Ispettorati ed Uffici marittimi della Navigazione e dei Ferry-Boats, ecc.).

Ordine generale N. 7. (A.).

Modificazioni al regolamento per il vestiario uniforme del personale.

Si porta a conoscenza del personale l'unita appendice n. 19 al regolamento per il vestiario uniforme, colla quale vengono apportate al regolamento stesso alcune modificazioni ed aggiunte.

APPENDICE N. 19

al regolamento pel vestiario uniforme del personale

Per i capi deviatori, pei Capi manovra, pei Capi squadra deviatori, pei Capi squadra manovratori, pei deviatori, pei manovratori, pei verificatori, e per gli untori vengono aboliti i capi di vestiario di cotone mistone e cioè: la giacca categoria 11, il pantalone categoria 19, il panciotto categoria 26 ed il camiciotto categoria 30 ed in sostituzione di tali indumenti vengono prescritti, per gli agenti suddetti, i seguenti:

giubba di fustagno nero, con fodera di zanella o senza fodera a volontà degli agenti, con tre tasche, bottoniera coperta e col colletto dritto al quale verranno applicati i numeri di matricola sormontati da ruota alata in alpacca, alla quale è assegnato il numero di categoria 12;

pantaloni di fustagno nero, ai quali viene assegnato il numero di categoria 44;

panciotto di fustagno nero, al quale viene assegnato il numero di categoria 45.

In dipendenza di tale sostituzione vengono apportate le seguenti modificazioni ed aggiunte alle Tabelle A, B e C, annesse al regolamento vestiario.

Nella tabella A, le indicazioni riflettenti i verificatori, gli untori, i Capi deviatori, i Capi squadra deviatori e i deviatori vengono sostituite dalle seguenti:

Nel quadro 3°:

QUALIFICHE	Berretto	Soprabito (Stiffelius)	Giacca	Giubba	Panciotto	Pantaloni	Cappotto	Camiciotto
Verificatori . . .	1	—	—	1	—	1	1	—
Untori	1	—	—	1	—	1	—	—

Nel quadro 4°:

Capi deviatori - Capi squadra deviatori - Deviatori	1	—	—	1	1	1	1	—

Nella tabella B, devonsi aggiungere due colonne per i due capi di vestiario di nuova istituzione e cioè: una per il pantalone di fustagno nero, categoria 44, e l'altra per il panciotto di fustagno nero, categoria 45.

Al quadro III di detta tabella, pag. 28-29 e 30-31, in corrispondenza delle qualifiche verificatori e untori, devonsi depennare tutte le indicazioni inerenti a concessioni di capi di vestiario di cotone mistone, ed in loro vece devonsi indicare le prescrizioni seguenti:

con contributo dell'Amministrazione:

Giubba categoria 12 - durata minima mesi 6.

Pantaloni categoria 44 - durata minima mesi 6.

senza contributo dell'Amministrazione:

Panciotto categoria 45 - durata minima mesi 6.

Al quadro IV, della tabella stessa, pag. 40-41, 46-47, 50-51, in corrispondenza delle qualifiche Capi deviatori, Capi manovra, Capi squadra deviatori, Capi squadra manovratori, deviatori, manovratori, devonsi depennare tutte le indicazioni inerenti a concessioni di capi di vestiario di cotone mistone, ed in loro vece devonsi indicare le prescrizioni seguenti:

con contributo dell'Amministrazione:

Giubba categoria 12 - durata minima mesi 6.

Pantaloni categoria 44 - durata minima mesi 12.

senza contributo dell'Amministrazione:

Panciotto categoria 45 - durata minima mesi 6.

Nella tabella D, vanno aggiunte le seguenti indicazioni:

Indicazione degli effetti di vestiario	Categoria	Indicazione della fodera	Prezzo per taglia			
			Unica	1ª	2ª	3ª
Pantaloni di fustagno nero .	44	—	—	3.72	3.92	4.10
Panciotto di fustagno nero .	45	—	1.94	—	—	—

Approvata dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 19 *maggio* 1915.

Ordine di servizio N. 161. (C.).

Servizio cumulativo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia).

(Vedi Ordine di servizio N. 145-1915).

La stazione di S. Giovanni Manzano verrà ammessa, col 1° giugno 1915, al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia).

La detta stazione deve quindi essere aggiunta nell'allegato (B) all'ordine di servizio N. 393-1912 e nell'allegato N. 2 alle condizioni e tariffe per il servizio di cui trattasi devono introdursi le indicazioni seguenti:

	PORTI DI TRANSITO					
	Ancona		Livorno		Venezia	
S. Giovanni Manzano	451	136	469	139	140	70

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 162. (C.).

Servizi internazionali.

Per opportuna norma, si fa presente che, agli effetti della tassazione, il vino per distilleria, al quale sia stato aggiunto dell'alcool e che generalmente viene dichiarato « vino alcoolizzato », o « vino per distillerie », o « miscela di vino e alcool » o con altre

diciture analoghe, deve essere considerato come vino, semprechè la percentuale di alcool in esso contenuta non superi il 20 in peso, equivalente al 24 in volume.

Generalmente tali trasporti hanno luogo in destinazione dell'estero.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 163. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla rinuncia al mandato di delegato della 14ª categoria del personale per la circoscrizione di Firenze da parte del capo squadra cantonieri sig. *Porciatti* Vittorio, il quale, con ordine di servizio 322-1914, era stato incaricato di espletare il mandato di delegato di categoria anche per la circoscrizione di Bologna, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della categoria 14ª appartenenti alla circoscrizione di Bologna, per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al nuovo delegato della finitima circoscrizione di Firenze sig. *Daddi* Giuseppe, capo squadra cantonieri.

Da distribuire ai capi squadra cantonieri del Compartimento di Bologna.

Ordine di servizio N. 164. (C.).

Tariffa eccezionale N. 1006 P. V.

(Vedi ordine di servizio N. 292-1914).

Col 1° giugno 1915, la tariffa eccezionale N. 1006 P. V., valevole per i trasporti di « lignite e formelle di lignite », è estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Conza Andretta e in destinazione di qualunque stazione delle linee continentali dello Stato, distante almeno 150 chilometri da quella di partenza o paganti per tale percorrenza, nonchè alle spedizioni in partenza dalla stazione di Torrenieri Montalcino ed in destinazione di tutte quelle indicate nella tariffa stessa.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella tariffa suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 165. (C.).

Servizi internazionali.

(Vedi ordine di servizio n. 96-1915).

Col 1° giugno 1915 entra in vigore il 2° supplemento alla parte II B, fascicolo 2°, dei servizi internazionali, il quale comprende la completa ristampa della tariffa eccezionale N. 11 P. V. applicabile sul percorso italiano ai trasporti di vini eseguiti in servizio diretto.

Con la ristampa stessa si è provveduto per l'estensione ai servizi diretti italo-austro-ungarico, italo-francese (P. L. M. ed oltre) ed italo-neerlandese dei prezzi più favorevoli per vagone da

10 tonnellate, finora applicabili pei soli servizi italo-germanico ed italo-svizzero.

Il supplemento in parola sarà distribuito alle stazioni ed uffici interessati e verrà posto in vendita al pubblico, presso le principali stazioni, al prezzo di centesimi 50 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 166. (C.).

Ristampa del prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (trasporti di merci, veicoli, bestiame, ecc.).

(Vedi Circolare N. 77-1914).

È stato ristampato, in data 1° aprile 1915, il Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (trasporti di merci, veicoli, bestiame, ecc.), il quale annulla e sostituisce il corrispondente fascicolo, edizione 1° aprile 1913.

Esso è corredato di un foglio nel quale sono state riportate le modificazioni ed aggiunte avvenute dal 1° aprile 1915, fino al 13 maggio, comprese quindi quelle di cui al Bollettino ufficiale N. 19-1915.

Il nuovo prontuario sarà distribuito alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'Ufficio contabilità dei prodotti di Firenze e verrà pure messo in vendita al pubblico al prezzo di L. 3 per ogni esemplare, nelle stazioni all'uopo designato.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 167. (C.).

Tariffe speciali N. I e II G. V.

(Vedi Ordine di servizio N. 279-1910).

È stato ristampato, in data 1° maggio 1915, il fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali e marittimi, appartenenti alle amministrazioni secondarie continentali, alle linee di navigazione, alle linee in esercizio speciale della rete dello Stato e alle ferrovie Sarde (Compagnia Reale e Secondarie), che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo », il quale annulla e sostituisce il corrispondente fascicolo, edizione 1° ottobre 1910.

La nuova pubblicazione sarà distribuita alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'Ufficio contabilità dei prodotti di Firenze e verrà pure messa in vendita al pubblico al prezzo di L. 0,50 per ogni esemplare, nelle stazioni all'uopo designate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 168. (C.).

Servizio italo-neerlandese.

(Vedi Ordine di servizio N. 393-1914).

Col 1° giugno 1915 debbono essere apportate le seguenti varianti alle tariffe per il trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia ed i Paesi Bassi (edizione 1° gennaio 1912) Parte II-A - Avvertenze riguardanti la percorrenza estera.

Pag. 58: Al punto 3, dopo l'indicazione della tariffa eccezionale N. 17 aggiungere « e 19 » sopprimendo la *e* posta prima del N. 17.

Pag. 59: Al punto 6, dopo l'indicazione della tariffa eccezionale N. 23 aggiungere « e 26 » sopprimendo la *e* posta prima del N. 23.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 169. (C.).

Tariffa locale N. 215 P. V.

(Vedi Ordine di servizio N. 291-1914).

Col 1° giugno 1915 la tariffa locale N. 215 P. V., valevole pei trasporti di « lignite e formelle di lignite » è estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Conza Andretta e di Torrenieri Montalcino.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 170. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della stazione di Parona Lomellina.

Dal giorno 1° giugno 1915 verrà aperta all'esercizio sulla linea Mortara-Milano, fra le stazioni di Mortara e Vigevano, la stazione di Parona Lomellina, provvista dei seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori alla progressiva km. 5 + 270, a sinistra nel senso da Mortara a Milano;

binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 4 + 925.23 e Km. 5 + 582.57, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 520;

binario merci allacciato alla 1ª linea da entrambi i lati, della lunghezza di m. 210;

sagoma limite;

segnali di protezione: due semafori ad un'ala di 2ª categoria, situati entrambi alla sinistra dei treni ai quali comandano ed alla distanza, dal rispettivo deviatoio estremo, di m. 825 quello verso Mortara e di m. 820 quello verso Vigevano;

ufficio telegrafico, incluso nel circuito 4204 con la chiamata P O.

Tutti i deviatoi sono assicurati con fermascambio tipo F. S.

La stazione di Parona Lomellina viene ammessa ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli, cani e di merci a grande velocità senza alcuna limitazione, di merci a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni, non eccedenti il peso di Kg. 500 e costituite da colli non superanti ciascuno il peso di Kg. 100, ed alle spedizioni a vagone completo, con obbligo alle parti di provvedere alle operazioni di carico e scarico a qualunque classe appartengano le merci, verso abbuono della quota stabilita dall'art. 69 delle vigenti tariffe.

Le spedizioni a carro completo in partenza dalla stazione di Parona Lomellina saranno da accettarsi solo quando i carri, previamente richiesti, si trovino in posizione di carico.

La stazione di Parona Lomellina eseguirà il versamento dei propri introiti alla Cassa compartimentale di Torino ogni 5 giorni con la periodicità di cui alla lettera *D* dell'elenco annesso all'ordine di servizio N. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) », in quello edizione luglio 1908 e nei prontuari delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e merci si dovranno praticare le aggiunte, di cui l'allegato al presente ordine di servizio.

Allegato all'ordine di servizio N. 170-1915.

Nel volume I° del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (ediz. giugno 1914), fare le seguenti aggiunte:

a pag. 43, fra Parona di Valpolicella e Partinico, inserire Parona Lomellina /Milano - Mortara/Torino 8° Mortara/Pavia/ 15/V/B/G/-/O (13)/-/-/S/-/-/-/-/-/S/;

trascrivere in calce alla detta pagina, l'annotazione seguente:

(13) Limitatamente ai trasporti, non eccedenti il peso complessivo di Kg. 500 e quello di Kg. 100 per collo, ed a quelli a vagone completo con obbligo alle parti di eseguire il carico e lo scarico di questi ultimi, a qualunque classe le merci appartengano.

Pei trasporti in partenza a carro completo le spedizioni non saranno da accettarsi se non quando il vagone, previamente domandato a' sensi dell'art. 106 delle tariffe, sia in posizione di carico.

a pag. 71, nella tabella (15) Milano-Mortara-Alessandria, inserire, fra Vigevano e Mortara, il nome di Parona Lomellina con le distanze indicate per ognuna delle seguenti stazioni:

Milano C., Porta Garibaldi e scalo via Farini	Km.	47	Mortara	Km.	6
Milano Porta Ticinese e scalo bestiame	»	40	Olevano	»	11
Milano S. Cristoforo	»	37	Valle	»	18
Corsico	»	35	Sartirana	»	23
Trezzano sul Naviglio	»	31	Torreberetti	»	29
Gaggiano	»	28	Bozzole Monte	»	32
Abbiategrasso	»	19	Valenza	»	35
Vigevano	»	8	Valmadonna	»	41
			Alessandria	»	49

Nel Prontuario delle distanze (edizione luglio 1908) parte 4ª, a pag. 231, fra Parona di Valpolicella e Pasian Shiavonesco, inserire:

Parona Lomellina /4.102.30.15/1317*/1331*/

Inoltre nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, da valere per la tassazione dei trasporti merci, ed in quelli da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli, le stazioni e gli uffici di controllo inseriranno, nell'apposida sede, il nome della nuova stazione di Parona Lomellina, la cui distanza verrà formata nel modo seguente:

Le stazioni della linea Milano-Mortara-Alessandria rileveranno la distanza per la nuova stazione di Parona Lomellina, dalla tabella polimetrica N. 15, debitamente completata, come sopra è detto. Le altre stazioni della rete formeranno, invece, la distanza per Parona Lomellina aggiungendo Km. 6 a quella indicata per Mortara, e Km. 8 a quella indicata per Vigevano, scegliendo poi la distanza che risulterà minore. L'istradamento da esporsi sarà quello della stazione di Mortara o di Vigevano che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Infine nel fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato etc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (ediz. 1° ottobre 1910) » devesi, a pag. 27, fra Parona di Valpolicella e Pasian Schiavonesco, inserire:

Parona Lomellina 3/1/2/3/3/3/2/

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio etc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (ediz. 1° luglio 1910) » devesi, a pag. 11, fra Parona di Valpolicella e Pasan Schiavonesco, inserire:

Parona Lomellina /542/877/1328/

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi etc. da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (ediz. 1° marzo 1911) » devesi, a pag. 32. fra Parona di Valpolicella e Pasian Schiavonesco, inserire:

Parona Lomellina/Torreberetti-Novi L.-Livorno C./545/ Torreberetti-Novi L. Livorno C./880/Torreberetti-Novi L.-Livorno C./1331/

Ordine di servizio N. 171. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Tenda-S. Dalmazzo di Tenda.

Dal 1° giugno 1915 verrà aperto all'esercizio il tronco di ferrovia Tenda-S. Dalmazzo di Tenda della linea Cuneo-Ventimiglia.

1°) *Descrizione del tronco.* — Il nuovo tronco di linea, a semplice binario, è la prosecuzione del tratto Cuneo-Tenda e si svolge nelle valli della Roia e del Levenza con una serie di 16 curve della lunghezza complessiva di m. 4353,63, di raggio minimo m. 300, e con 12 rettifili della lughezza complessiva di m. 3355,22, onde la sua lunghezza totale risulta di m. 7708,85, mentre la distanza fra gli assi dei F. V. delle due stazioni estreme è di m. 7626,59.

La pendezza massima del tronco è del 25% allo scoperto con notevole riduzione nelle curve di m. 300 di raggio e nelle gallerie; di queste ve ne sono 7, fra cui una elicoidale fra Briga e S. Dalmazzo, lunghe complessivamente m. 4490,71.

Vi sono 28 opere d'arte, fra le quali importanti i viadotti sul Roia, sul Levenza e quello per tre binari sulla confluenza del Roia col Levenza all'ingresso del piazzale di S. Dalmazzo; vi sono 7 case cantoniere doppie, non esistono passaggi a livello, nè travate metalliche.

Il nuovo tronco comprende in servizio del pubblico le stazioni di Briga Marittima e di S. Dalmazzo di Tenda.

2°) *Descrizione delle stazioni e servizi a cui sono abilitate.*

Tenda, stazione d'origine del nuovo tronco, è protetta verso S. Dalmazzo di Tenda da un semaforo di 1ª categoria, preceduto a m. 448 da semaforo di avviso, collocato a m. 171 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo.

I segnali si trovano alla sinistra rispetto ai treni in arrivo.

Briga Marittima, stazione con:

— fabbricato viaggiatori al Km. 54 + 484 a sinistra nel senso da Tenda a S. Dalmazzo di T.

— binari di corsa: due compresi fra le progressive Km. 54 + 218,66 e Km. 54 + 601,09 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 694;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di testa e di fianco, bilancia a ponte della portata di tonnellate 40, gru da pesi della portata di tonn. 6, e sagoma limite;

— segnali di protezione: verso Tenda, segnale di 1ª categoria (dischetto a due luci rosso-verde) situato nella galleria Bosseglia, a m. 200 dalla punta del deviatoio d'ingresso, preceduto a m. 900 dal dichetto di avviso a due luci (arancio-verde) che a sua volta è sussidiato da mettipetardi multiplo collegato al segnale;

— verso S. Dalmazzo di Tenda, semaforo di 1ª categoria, a m. 154 della punta del deviatoio estremo e preceduto a m. 417 da dischetto d'avviso a due luci (arancio-verde) collocato nella galleria Levenza e che a sua volta è sussidiato da mettipetardi multiplo collegato al segnale:

I segnali si trovano a sinistra rispetto ai treni in arrivo:

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4203 con la chiamata B. R.

S. Dalmazzo di Tenda, stazione terminale del tronco con:

— baracca viaggiatori provvisoria, in legno, alla progressiva Km. 58 + 069,15;

— binari di corsa, tre campresi fra le progresive Km. 57 + 960,96 e Km. 58 + 312,36, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile rispettivamente di m. 316,276 e 197;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di testa e di fianco, bilancia a ponte della portata di 40 tonnellate, grue da pesi della portata di 6 tonnellate;

— rimessa provvisoria per una locomotiva, piattaforma girevole da m. 9,50, rifornitore provvisorio della capacità di mc. 15;

— segnali di protezione, verso Briga, semaforo 1ª categoria a m. 201 dal deviatoio estremo, preceduto a m. 896 da dischetto

d'avviso a due luci (arancio-verde) collocato nella galleria Rioro II; quest'ultimo segnale è sussidiato da mettipetardi multiplo al quale è collegato.

I segnali si trovano a destra rispetto ai treni in arrivo ufficio telegrafico incluso nel circuito 4203 con la chiamata S. D.

Le stazioni di Briga Marittima e di S. Dalmazzo di Tenda sono ammesse a tutti i trasporti senza alcuna limitazione, in servizio interno e comulativo italiano, di viaggiatori, bagagli, cani, numerario, oggetti preziosi, merci a grande elocità, merci a piccola velocità ordinaria e accelerata, veicoli e bestiame.

3°) *Giurisdizione.* — Il nuovo tronco viene compreso nel Compartimento di Torino ed è aggregato:

— per il Servizio Movimento, al 3° riparto di movimento (Cuneo) della Divisione Movimento di Torino, al Circolo di ripartizione di Torino, ed al 1° riparto telegrafico (Torino);

— per il Servizio Lavori, dalla Sezione Lavori di Cuneo, dipendente dalla Divisione Lavori di Torino;

— per il Servizio Trazione, al 1° riparto trazione della Divisione di Torino;

— per il Servizio Veicoli, al riparto d'ispezione veicoli di Torino e nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Torino (allegato *D*, alle norme di applicazione del regolamento per la disinfezione dei veicoli, ecc.);

— per il Servizio Sanitario, all'Ufficio sanitario di Torino;

— per le forniture di magazzino, al 1° gruppo del compartimento di Torino (circoscrizione dei Magazzini, ordine di servizio N. 392-1914).

4°) *Treni.* — Il servizio viaggiatori del nuovo tronco sarà fatto prolungando sul tronco stesso le tre coppie giornaliere di treni che attualmente circolano fra Cuneo e Tenda.

5°) *Distanze chilometriche.* — Le distanze chilometriche riguardanti le nuove stazioni, nonchè le aggiunte da praticarsi nel « Prontuario generale - edizione giugno 1914 » e nei prontuari manoscritti in uso presso le stazioni e gli Uffici di Controllo risultano dall'allegato al presente ordine di servizio.

Per le aggiunte da apportarsi alla parte 4ª del « Prontuario generale - edizione luglio 1908 », ai fascicoli a stampa delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo, ed all'elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo verrà provveduto in occasione della prossima ristampa delle pubblicazioni medesime.

6°) *Tariffe merci.* — Per tutti i trasporti di valori, merci, feretri, veicoli e bestiame tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, valgono anche per il nuovo tronco tutte le tariffe e relative norme e condizioni vigenti sulla rete dello Stato comprese quelle stabilite dalle Concessioni speciali e dal Regolamento sui trasporti militari, da applicarsi, beninteso, col cumulo delle distanze.

7°) *Tariffe viaggiatori.* — Per i trasporti di viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, sono estese al nuovo tronco Tenda-S. Dalmazzo di Tenda della linea Cuneo-Ventimiglia tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla rete dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze, e ciò sia per i viaggiatori fruenti della tariffa generale o della tariffa differenziale A, sia per quelli fruenti delle concessioni speciali contenute nel fascicolo «Concessioni speciali e relative tariffe (edizione gennaio 1909)» e del « Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1911) ».

Al detto percorso sono pure estese le norme e le disposizioni vigenti pei viaggi degli agenti di P. S., e postali, dei giornalisti e loro famiglie, ecc. nonchè pei viaggi occasionati dai terremoti (Ordini di Servizio n. 60-1914 e 34-1915).

Per il computo dei prezzi dei biglietti d'abbonamento ordinari il tronco Tenda-S. Dalmazzo di Tenda, è da considerarsi di terza categoria.

I biglietti di abbonamento ordinari per l'intera rete sono valevoli per viaggiare anche sul detto tronco senza aumento di prezzo.

Per i biglietti di abbonamento speciale il detto tronco è da considerarsi come percorso di congiunzione, con applicazione della relativa tariffa.

Ai viaggiatori provvisti di biglietti di abbonamento speciale delle serie I, I-*bis*, XIV, XV, A e B in corso di utilizzazione che desiderassero aggiungere al loro abbonamento il percorso Tenda-S. Dalmazzo di Tenda, potrà essere concessa l'aggiunta come percorso di congiunzione, verso pagamento del relativo prezzo calcolato dall'inizio della validità del biglietto d'abbonamento di cui sono provvisti.

Per l'applicazione della tariffa dei biglietti ad itinerario combinabile, nell'elenco delle tratte pubblicate con l'Ordine di servizio n. 287-1914, la tratta n. 22 Cuneo-Tenda va corretta in Cuneo-S. Dalmazzo di Tenda (Km. 59); coi prezzi di L. 4.65 per la 1ª classe, L. 3.25 per la 2ª e L. 2.15 per la 3ª.

L'Ufficio Affari diversi viaggiatori di Firenze, provvederà in tempo alla sostituzione degli scontrini per detta tratta.

8°) *Tariffe bagagli, cani, velocipedi e giornali.* — Pei trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria, sia in base alle « Concessioni speciali » ed al Regolamento nei trasporti militari, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, come pure pel trasporto dei giornali, valgono anche per il tronco Tenda-S. Dalmazzo di Tenda le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze.

Sono pure applicabili al detto tronco le disposizioni relative ai trasporti bagagli gratuiti od a tariffa ridotta occasionati dal terremoto del 23 gennaio 1915.

9°) *Scritture e versamenti.* — Per le scritture concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e per tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del capo stazione valgono le Norme pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Le stazioni di Briga Marittima e S. Dalmazzo di Tenda effettueranno versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di Torino ogni due giorni con la periodicità stabilita alla lettera C dell'elenco di cui all'ordine di servizio n. 184-1913, e provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, men-

tre al pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la cassa predetta.

10°) *Carte di libera circolazione.* — Per l'anno corrente 1915 le carte di libera circolazione (serie A e A-t) valide fino a Tenda saranno tenute valide anche pel nuovo tronco Tenda-S. Dalmazzo di Tenda.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio N. 171-1915.

Nel volume Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato — Edizione giugno 1914) — si dovrà:

a pag. 7 sostituire l'indicazione della linea Airasca-Cuneo-Tenda, compresa fra quelle del Compartimento di Torino, con Airasca-Cuneo-S. Dalmazzo di Tenda;

a pag. 15 fra Bricherasio e Brindisi di Montagna, inserire:

Briga Marittima/Cuneo-Ventimiglia/Torino 3° Cuneo/Cuneo
23/V/B/G/A/O/V/B/S/-/T/F/6/40/S

a pag. 52 fra S. Croce del Sannio e S. Damiano d'Asti inserire:

S. Dalmazzo di Tenda/Cuneo-Ventimiglia/Torino 3° Cuneo/Cuneo
23/V/B/G/A/O/V/B/S/-/T/F/6/40

Nella Carta delle Ferrovie dello Stato e nell'indice grafico tracciare il tratto Tenda-S. Dalmazzo di Tenda.

a pag. 72, tabella (23), Cuneo-Ventimiglia aggiungere dopo il nome di Tenda i nomi di:

Briga Marittima di S. Dalmazzo di Tenda con le rispettive distanze dalle stazioni della linea sottoindicate:

Da	**Cuneo**	a **Briga** M.	Km.	**55**	a S. **Dalmazzo** di **Tenda**	Km.	**58**
»	Boves	»	»	48	»	»	51
»	Borgo S. Dalmazzo	»	»	43	»	»	47
»	Roccavione	»	»	41	»	»	45
»	Robilante	»	»	38	»	»	42
»	Vernante	»	»	32	»	»	36
»	Limone	»	»	23	»	»	27
»	Vievola	»	»	13	»	»	16
»	Tenda	»	»	5	»	»	8
»	Briga	»	»	—	»	»	4

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo si dovrà:

a pagina 4 fra i nomi di Bricherasio e Brindisi di Montagna inserire:

Briga 27/28

a pagina 11 fra i nomi di S. Croce del Sannio e S. Damiano d'Asti inserire:

S. Dalmazzo di Tenda 27/29

a pagina 27 di contro ai numeri progressivi 28 e 29 esporre rispettivamente i nomi delle stazioni di Briga e S. Dalmazzo di Tenda regolandosi per la distanza e per il relativo istradamento secondo quanto appresso:

Le stazioni situate sul tronco Cuneo-Tenda rileveranno la distanza dalla Tabella 23 a pagina 72 del « Prontuario generale » — già modificata come sopra è detto; le altre stazioni della Rete formeranno la distanza per Briga e per S. Dalmazzo di Tenda aggiungendo rispettivamente Km. 4 e 8 alla distanza esposta per Tenda. L'istradamento da indicarsi sarà quello stesso risultante per quest'ultima stazione.

Circolare N. 36. (C.).

Trasporti a domicilio a Viterbo Porta Romana.

Il giorno 20 maggio 1915 è stato istituito alla stazione di Viterbo Porta Romana, della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo, il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio da e per la città omonima, ai corrispettivi indicati nell'allegato prospetto.

Pertanto, nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio - edizione 1912 », si dovrà aggiungere a pag. 3, nella parte III dell'indice: « Ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo...... pag. 70 » ed alla stessa pag. 70 si dovrà sovrapporre il detto prospetto.

Inoltre nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza edizione 1° aprile 1913 », si dovrà aggiungere la lettera D nella colonna 7ª della pag. 88, di fianco al nome della stazione di Viterbo Porta Romana.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale reggente

R. DE CORNÈ.

Allegato alla Circolare N. 36-1915.

Trasporti a domicilio
delle stazioni della Ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Viterbo P. Romana . . .	0.15	—	0.10	0.15	0.40	0.60	0.30	0.40	0.60	0.30	0.20	

Errata-corrige

Ordine di servizio N. 118. (Bollettino ufficiale N. 17-1915).

A pag. 421, alla colonna n. 12 correggere in 0.70, anziche 1.70, il decimo prezzo.

A pag. 423, alla colonna n. 12, depennare il penultimo prezzo di 0.75 ed indicare il prezzo stesso alla colonna n. 13.

Ordine di servizio N. 119. (Bollettino ufficiale N. 17-1915).

Nell'allegato B, a pag. 446, di contro al nome della stazione di Barga Gallicano, nella colonna 4, cancellare le parole « e Massa ».

Ordine di servizio N. 148. (Bollettino Ufficiale N. 19-1915).

— A pag. 502, rigo 15, dopo le parole « alle lettere B » aggiungere:

« colonna 7) e G »

Ordine di servizio N. 155 (Bollettino Ufficiale N. 20-1915).

A pag. 523 il 5° alinea deve essere corretto come segue:

(10) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 cadauno e composti di colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VIII - N. 22

3 GIUGNO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

6 maggio 1915. — R. D. n. 702, col quale i piroscafi «Città di Palermo», «Città di Catania», «Città di Messina» e «Città di Siracusa» appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, vengono trasformati in navi da guerra . . . . . Pag. 327

13 » » — R. D. n. 724, col quale i piroscafi «Caprera», «Città di Sassari» e «Città di Cagliari» appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, vengono trasformati in navi da guerra » 329

13 » » — R. D. che nomina un consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato. . . . . » 331

27 » » — Decreto Luogotenenziale n. 745, concernente condono delle punizioni inflitte al personale ferroviario in seguito allo sciopero del giugno 1914. . » 332

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 172. — Sistemazione del segnalamento, lato sud, nella stazione di Foggia . . . . Pag. 617

Ordine di servizio n. 173. — Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata . . . . » 618

Ordine di servizio n. 174. — Servizio cumulativo con le Poste Svizzere . » 619

Ordine di servizio n. 175. — Servizio merci italo-francese con la P. L. M » 620

Roma, giugno 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Ordine di servizio n. 176. — Servizio cumulativo con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio . . . Pag. 621
Ordine di servizio n. 177. — Provvedimenti a favore degli agenti che parteciparono allo sciopero del giugno 1914 . . . . » 622
Circolare n. 37. — Tassazione delle « parti di macchine agrarie » . . . » ivi
Comunicazioni. — Esclusione dalle gare . . . . » 623

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

Circolare n. 5v — Concessione speciale IV e V . . . . Pag. 45

In appendice:

(Per memoria).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag 147
Massimario. . . . . » 152

R. D. 6 *maggio* 1915, *n.* 702, *col quale i piroscafi « Città di Palermo », Città di Catania », Città di Messina » e « Città di Siracusa », appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, vengono trasformati in navi da guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia (titolo IV);

Vista la legge 5 aprile 1908, n. 111;

Vista la dichiarazione contenuta nel R. decreto 6 agosto 1914, n. 798, circa l'osservanza da parte dell'Italia delle convenzioni internazionali firmata all'Aja il 18 ottobre 1907, in quanto lo consentano le leggi vigenti nel Regno, benchè le convenzioni medesime non siano state ancora ratificate dal Regno d'Italia;

Viste le disposizioni contenute nella VII convenzione internazionale firmata all'Aja il 18 ottobre 1907, sulla trasformazione delle navi mercantili in navi da guerra;

Sulla proposta del Nostro ministro della marina, di concerto con quello dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I piroscafi *Città di Palermo*, *Città di Catania*, *Città di Messina*, *Città di Siracusa*, appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (Servizio della navigazione) sono trasformati in navi da guerra e considerati come appartenenti al naviglio da guerra dello Stato, nei termini e cogli effetti previsti dal Codice

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 133 del 27 maggio 1915.

per la marina mercantile del Regno d'Italia (titolo IV) e della VII convenzione firmata all'Aja il 18 ottobre 1907.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dalla sua data.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

VIALE — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 13 *maggio 1915, n. 724, col quale i piroscafi « Caprera », « Città di Sassari » e « Città di Cagliari » appartenenti alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato, vengono trasformati in navi da guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il titolo IV del Codice per la marina mercantile;

Vista la legge 5 aprile 1908, n. 111;

Vista la dichiarazione contenuta nel R. decreto 6 agosto 1914, n. 798, circa l'osservanza da parte dell'Italia delle Convenzioni internazionali firmate all'Aja il 18 ottobre 1907, in quanto lo consentano le leggi vigenti nel Regno, benchè le convenzioni stesse non siano state ancora ratificate dal Regno d'Italia;

Viste le disposizioni contenute nella VII Convenzione internazionale firmata all'Aja il 18 ottobre 1907 sulla trasformazione delle navi mercantili in navi da guerra;

Sulla proposta del Nostro ministro della marina, di concerto con quello dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

I piroscafi *Caprera, Città di Sassari* e *Città di Cagliari* appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (Servizio della navigazione) sono trasformati in navi da guerra e considerati come appartenenti al naviglio da guerra dello Stato, nei termini e con gli effetti previsti dal Codice per la marina mercantile (titolo IV) e dalla VII convenzione firmata all'Aja il 18 ottobre 1907.

Il presente decreto avrà effetto dalla sua data.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 134 del 28 maggio 1915.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

VIALE — CIUFFELLI.

Visto: *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 13 *maggio 1915, che nomina un consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il sig. gr. uff. avv. Goffredo Galeazzi è nominato consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, con effetto dal 16 maggio 1915.

Il Nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 13 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 137 del 31 maggio 1915.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 27 *maggio* 1915, *n.* 745, *concernente condono delle punizioni inflitte al personale ferroviario in seguito allo sciopero del giugno* 1914 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge del 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari in caso di guerra;

Sulla proposta del ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il direttore generale delle ferrovie dello Stato è autorizzato:

1. A far cessare della data di pubblicazione del presente decreto ogni ulteriore effetto dei provvedimenti di proroga dell'intervallo normale per l'aumento di stipendio o paga, applicati in base all'art. 56 della legge 7 luglio 1907, n. 429, agli agenti che parteciparono allo sciopero del giugno 1914;

2. A provvedere per la reintegrazione, dalla data medesima, di quelli dei suindicati agenti che per lo stesso motivo furono degradati;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 136 del 30 maggio 1915.

3. A riesaminare, agli effetti della loro eventuale modificazione, i provvedimenti adottati per ciascun agente dichiarato dimissionario in conseguenza dello sciopero predetto.

Art. 2.

I singoli agenti dichiarati come sopra dimissionari potranno produrre al direttore generale delle ferrovie, nel termine di giorni sessanta dalla pubblicazione del presente decreto, tutti quei documenti, osservazioni e giustificazioni che crederanno di loro interesse.

Art. 3.

Trascorso il detto termine, esaminate le risultanze degli atti ed udito il parere del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie, il direttore generale adotterà i provvedimenti definitivi per ciascun agente e ne determinerà la decorrenza.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 maggio 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine di servizio N. 172. (M. T. e L.).

Sistemazione del segnalamento, lato Sud, nella stazione di Foggia.

In seguito all'impianto del doppio binario tra Foggia e Cervaro, attivato il 1° agosto 1914, come da circolare N. 8-1914 del Compartimento di Bari, è stato provveduto alla sistemazione dei segnali della stazione di Foggia verso le tre direzioni di Manfredonia, di Bari e di Cervaro ed all'impianto di un apparato centrale idrodinamico, collocato in apposita cabina alla sinistra della linea Foggia-Bari a m. 736 dall'asse del F. V., per la manovra dei segnali stessi e dei deviatoi estremi di collegamento delle linee per le suddette direzioni e per lo scalo di Foggia Succursale.

L'attivazione del nuovo segnalamento avrà luogo dalle ore 14 del 7 giugno 1915 e dalla data stessa quindi i segnali della stazione di Foggia, lato Sud, saranno i seguenti:

Per i treni in partenza:

dal F. V., semaforo collocato a m. 166 dall'asse del F. V. fra la II e la III linea, a tre ali che comandano a principiare da quella più alta, ai treni diretti rispettivamente verso Manfredonia, verso Bari e verso Cervaro;

dallo Scalo Succursale, semaforo collocato a m. 185 dall'asse dell'Ufficio Movimento, a tre ali che comandano nel modo detto sopra.

Per i treni in arrivo:

lato Manfredonia, semaforo a due ali di 1ª categoria posto a m. 178 dalla punta del deviatoio estremo, e preceduto a m. 759 da semaforo di avviso;

lato Bari, semaforo pure a due lati di 1ª categoria, situato a m. 1333 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 735 dal relativo semaforo di avviso;

lato Cervaro, semaforo a due ali di 1ª categoria, collocato a m. 1106 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 854 dal relativo semaforo di avviso.

I detti tre semafori di 1ª categoria comandano con l'ala superiore ai treni diretti al F. V. e con l'inferiore ai treni diretti allo Scalo Succursale, e la loro manovra è vincolata a consenso elettrico da trasmettersi dal F. V.; essi poi ed i relativi semafori di avviso sono tutti situati a sinistra rispetto ai treni stessi.

Le Divisioni interessate impartiranno nella rispettiva competenza le disposizioni per la regolare attivazione dei suddetti nuovi impianti.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *dei Compartimenti di Ancona, di Napoli e di Bari.*

Ordine di servizio N. 173. (C).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di servizio N. 396-1914).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di servizio n. 280-1910, si avverte che la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei carri di derrate alimentari, spedite a piccola velocità accelerata, è accordata anche alle Ditte sottondicate, le quali dovranno aggiungersi nell'elenco allegato all'Ordine di servizio N. 307-1913.

Scirè Rocco	Scordia
De Medio Giuseppe	Francavilla a Mare
Sederi D. e Barilari O.	Urbania

Si avverte, inoltre, che all'Ordine di servizio n. 396-1914, il nome di Cristalli Santo va corretto in Crisalli Santo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 174. (C.).

Servizio cumulativo con le Poste Svizzere.

(Vedi ordine di servizio N. 98-1915).

Con effetto immediato vengono apportate le seguenti modificazioni ed aggiunte alla tariffa provvisoria per le spedizioni da e per qualsiasi località della Gran Bretagna (via Basilea-Dieppe) pubblicata col 3° supplemento alla tariffa a grande velocità per il servizio cumulativo con le Poste Svizzere (edizione 16 luglio 1913).

Punto I. Il prospetto dei prezzi deve essere così modificato:

I. - Tassa sul peso.

Peso — Kg.	Londra — Franchi	Inghilterra (esclusa Londra) — Franchi	Scozia ed Irlanda — Franchi
1	1.65	2.15	2.15
3	1.95	2.65	2.65
5	2.40	3.50	3.50
10	5.80	7.80	8.30
15	8.70	10.95	12.50
20	16.40	18.90	20.40

Punto II. Dopo le parole « L. 0.35 » aggiungere: « (*Valore dichiarato ammesso sino a fr.* 10.000) ».

Punto III. Dopo le parole « i colli di *Messaggerie con* » aggiungere: « o senza ». Nell'ultima riga rettificare la parola « Messaggeries » in « Messageries ».

AVVERTENZE. - Introdurre come primo alinea il seguente: « Assegni ammessi sino a fr. 1000 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 175. (C.).

Servizio merci italo-francese con la P. L. M.

(Vedi Ordine di servizio N. 104-1915).

Col 1° giugno 1915 la stazione di Cavazzale è ammessa ad eseguire e ricevere trasporti di canapa greggia, ecc., in servizio italo-francese con la P. L. M in base alla tariffa eccezionale N. 6 P. V.

A pag. 167 della Parte II-B fascicolo 2° dei servizi internazionali (1° supplemento del 1° aprile 1915), si dovranno aggiungere, di fronte alla stazione di Cavazzale, i transiti di Ventimiglia e di Modane coi seguenti prezzi:

Ventimiglia (P)	2,68
Modane (P)	2,48

Dovrà inoltre essere aggiunta la sigla (P) di fianco all'indicazione del transito di Iselle.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 176. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio.

(Vedi ordine di servizio N. 88-1915).

Dal 4 giugno 1915, il servizio cumulativo pei trasporti a G. V., a P. V. Accelerata ed a P. V. Ord. con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio, esercitata dal Consorzio delle Cooperative di lavoro della provincia di Reggio d'Emilia, potrà aver luogo soltanto alla condizione che i trasporti stessi siano effettuati in *porto assegnato* se in partenza da stazioni della ferrovia suddetta (eccezione fatta per i trasporti eseguiti in base alla tariffa speciale n. 11 G. V.), ed in *porto affrancato* se destinati a stazioni della ferrovia stessa.

I trasporti in destinazione della ferrovia suaccennata non potranno, inoltre, essere gravati nè di assegno, nè di spese anticipate, anche se rappresentanti porti anteriori.

La stazione di Reggio d'Emilia dovrà pertanto rifiutare il proseguimento delle spedizioni in provenienza dalle stazioni della ferrovia predetta che fossero carteggiate in porto affrancato e non darà corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione della ferrovia medesima, che fossero state accettate in porto assegnato o gravate di assegno o di spese anticipate.

Nulla è mutato per quanto riguarda il servizio cumulativo pei viaggiatori, bagagli e cani.

Ordine di Servizio N. 177. (P.).

Provvedimenti a favore degli agenti che parteciparono allo sciopero del giugno 1914.

Porto a conoscenza del personale che, valendomi della autorizzazione datami col decreto Luogotenenziale del 27 maggio 1915, n. 745, ho disposto perchè a far tempo dal 30 maggio 1915, data di pubblicazione di tale decreto cessi ogni ulteriore effetto dei provvedimenti di proroga dell'aumento normale applicati a termini dell'art. 56 della legge 7 luglio 1907, n. 429, a carico degli agenti che parteciparono allo sciopero del giugno 1914 e perchè, dalla data stessa, siano reintegrati quelli dei detti agenti che per il medesimo motivo furono degradati.

Circolare N. 37. (C.).

Tassazione delle " parti di macchine agrarie ".

Per norma delle stazioni nella applicazione delle tasse, si fa presente che le « parti di macchine agrarie » non essendo tassativamente nominate nella nomenclatura e classificazione delle merci, se spedite separatamente ,devono essere tassate con i prezzi delle tariffe stabilite per le macchine stesse, sempre quando non trattisi di parti che hanno un uso comune con altre macchine, nel qual caso vanno tassate con i prezzi valevoli per le parti di meccanismi non nominati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazione.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 19 maggio 1915 del ministro dei lavori pubblici, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Ditta Pietro Tonello fu Antonio, imprenditore di lavori residente a Venezia.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

Circolare N. 5V (C.).

Concessioni speciali IV e V.

Si pubblicano, allegati alla presente, gli elenchi dei Comitati e delle Associazioni di beneficenza ammessi per il corrente anno al beneficio delle Concessioni speciali IV e V.

Il Direttore generale

R. DE CORNÈ.

CONCESSIONE SPECIALE IV

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato per la cura balneare agli scrofolosi poveri	Abbiategrasso
Colonia marina ed alpina provinciale	Alessandria
Orfanotrofio femminile	Alessandria
Società Nazionale di patronato e mutuo soccorso per le giovani operaie	Alessandria
Ospizio marino	Ancona
Associazione nazionale « per la donna » . . .	Ancona
Fraternita dei Laici	Arezzo
Ospedale della SS. Trinità	Arona (1)
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Asola
Comitato di beneficenza per la cura marina degli scrofolosi poveri	Ascoli Piceno
Ospizio marino piemontese	Asti
Comitato ospizi marini	Bagnocavallo
Congregazione di carità	Bagnolo S. Vito
Congregazione di carità presso il Comune di . . .	Baricella
Congregazione di carità	Bentivoglio
Comitato scrofolosi della città di.	Bergamo
Ospizio marino biellese	Biella
Patronato femminile pro operaie	Bologna
Poliambulanza felsinea	Bologna
Patronato felsineo	Bologna
Società femminile di previdenza e di assistenza .	Bologna

(1) Si ammette che gli ammalati inviati alla cura a Loano possano seguire la via di Sesto Calende e l'Ospedale è autorizzato ad emettere separate richieste per i percorsi da Arona a Sesto Calende e da Sesto Calende a Loano e viceversa.

DENOMINAZIONE	SEDE
Società operaia agricola	Boretto
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Borgofranco
Congregazione di carità	Borgoforte
Comitato dell'Ospizio marino per i fanciulli scrofolosi poveri	Bozzolo
Commissione amministratrice dell'ospizio marino bresciano	Brescia
Congrega apostolica	Brescia
Comitato per la cura marina presso il Comune di	Busto Arsizio
Congregazione di carità	Cannobio
Comitato Ospizi marini	Casalmaggiore
Comitato pro scrofolosi poveri	Casalpusterlengo
Congregazione di carità	Castelgoffredo
Comitato pro scrofolosi poveri	Castelleone
Comune di	Castellucchio
Ospizio Marino	Castel S. Giovanni
Comitato di beneficenza per l'invio d'infermi alle cure termali ed ai bagni marini	Cento
Ospizio marino Clarense	Chiari
Congregazione di carità	Chiavenna
Comitato degli ospizi marini	Città di Castello
Comitato pro scrofolosi poveri	Codogno
Istituto provinciale per la cura balneare degli scrofolosi poveri	Como
Patronato scolastico	Conegliano
Consiglio dell'opera pia scrofolosi	Crema
Istituto per gli scrofolosi poveri (Consiglio degli Istituti Ospitalieri)	Cremona (1)
Congregazione di carità	Curtatone

(1) Nel caso che le squadre di ammalati, inviate da questo Istituto, si uniscano a quelle inviate dal Comitato Milanese per compiere il viaggio con treno speciale, l'Istituto stesso è autorizzato ad emettere separate richieste per il viaggio dalla sede a Milano o Pavia e da dette località al luogo di cura; e così pure pel viaggio di ritorno.

DENOMINAZIONE	SEDE
Asilo Donna Giulia e Asilo della Sacra Famiglia.	Dovadola
Comitato contro la tubercolosi	Fabbrico
Comitato per la cura dei bambini Fabrianesi negli ospedali marini	Fabriano
Comitato per gli ospizi marini	Faenza
Direzione degli Orfanotrofi e Conservatori di . .	Ferrara
Istituto Esposti e Maternità	Ferrara
Opera pia degli Ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi del Comune di	Ferrara
Congregazione di carità	Figline Valdarno
Opera pia degli ospizi marini	Firenze
Orfanotrofio di S. Zita	Firenze
Ospizio marino Quisisana	Firenze
Ospizio marino israelitico	Firenze
Ospizio marino Jackson	Firenze
Missione medica	Firenze
Associazione di beneficenza pro scrofolosi poveri.	Gallarate
Congregazione di carità	Gallarate
Congregazione di carità	Gazzoldo degli Ippoliti
Congregazione di carità	Gazzuolo
Comitato pro scrofolosi	Giacciano con Baruchella
Comitato per l'ospizio marino	Iesi
Congregazione di carità	ıntra
Comitato pro scrofolosi poveri	Legnano
Opera pia lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
RR. Spedali ed Ospizi	Lucca

DENOMINAZIONE	SEDE
Cassa di risparmio di Lucca (amministratrice dell'ospizio marino permanente e della colonia alpina)	Lucca
Ospizio marino	Mantova
Comune di	Mantova
Congregazione di carità	Maccaria
Congregazione di carità	Marmirolo
Comitato pro cura marina e montanina presso il Comune di	Medicina
Comune di	Medole
Colonie scolastiche milanesi	Milano
Opera pia per la cura balneare e marina agli scrofolosi poveri di Milano e provincia	Milano
Opera pia Catena	Milano
Comitato permanente pro Sempione-Cagnola-Tenaglia	Milano
Società Italiana di previdenza per le giovani operaie	Milano
Comitato di assistenza per gli ammalati poveri .	Milano
Patronato delle scuole maschili e femminili di via Giulio Romano	Milano
Patronato delle scuole maschili e femm. di via F. Casati	Milano
Comitato per l'invio alla cura marina dei ragazzi scrofolosi poveri del quartiere di P. Genova .	Milano
Patronato della scuola maschile di via Rossari .	Milano
Patronato di beneficenza scolastica per gli alunni poveri del Rione di C. S. Gottardo	Milano
Comitato modenese per la cura marina dei fanciulli scrofolosi	Modena
Congregazione di carità	Montichiari
Opera pia per la cura balneare agli scrofolosi poveri monzesi	Monza
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Motteggiana

DENOMINAZIONE	SEDE
Patronato scolastico	Musocco (Milano)
Comune di	Novellara
Congregazione di carità	Novi di Modena
Colonie marine ed alpestri per i fanciulli poveri delle scuole elementari di	Orvieto
Associazione parmense (dottor Garsi) per l'invio gratuito di scrofolosi poveri	Parma
Congregazione municipale di carità	Parma
Opera pia scrofolosi della provincia	Pavia
Cassa di Risparmio	Piacenza
Comitato dell'Ospizio marino	Piacenza
Società Ospizi marini Porta al Borgo	Pistoia
Opera pia degli Ospizi marini	Pistoia
Congregazione di carità	Poggio Rusco
Ospizio marino provinciale « Umberto I » . . .	Porto Civitanova
Patronato scolastico del Comune di	Reggiolo
Comitato reggiano per l'invio dei fanciulli scrofolosi poveri ai bagni di mare.	Reggio Emilia
Comune di	Reggio Emilia
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Reggio Emilia
Congregazione di carità	Reggio Emilia
Comune di	Remedello Sotto
Comitato pro Ospizi marini	Rieti
Congregazione di carità	Rovigo
Comitato di beneficenza colonie operaie alpine e marine	Roma
Colonia « Paolina Mauro Fontana »	Roma
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Roverbella
Comitato esecutivo per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi della provincia	Rovigo

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato provinciale per la cura termale degli artritici poveri	Rovigo
Comitato per gli Ospizi marini	Russi
Congregazione di carità	Sabbioneta
Commissione per la cura degli operai ed operaie della cartiera « Rossi »	Schio
Comitato pro scrofolosi	Scandiano
Congregazione di carità	S. Giorgio di Mantova
Congregazione di carità	S. Giorgio di Piano
Congregazione di carità	S. Martino Dall'Argine
Comitato per la cura dei bagni marini	Sermide
Associazione popolare senese pei bambini poveri scrofolosi	Siena
Comitato per la cura balneare degli scrofolosi poveri . . . . ,	Soncino
Congregazione di carità	Soresina
Ospizi marini	Solarolo
Comitato di assistenza ai fanciulli scrofolosi ed ammalati indigenti	Spello
Comitato per l'invio di scrofolosi al mare . . .	Suzzara
Comune di	Suzzara
Comitato di beneficenza per l'invio di indigenti alla cura termale di Acqui, presso il Comune di	Torino
Ospizio marino piemontese	Torino
Opera pia balnearia C. P. Meille	Torino
Piccola Casa della Divina Provvidenza detta Cottolengo	Torino
Congregazione di carità	Torrita
Congregazione di carità	Treviso
Società protettrice dell'infanzia	Udine

DENOMINAZIONE	SEDE
Congregazione di carità	Umbertide
Ospizio marino	Vercelli
Associazione veronese per gli ospizi marini . . .	Verona
Commissione centrale di beneficenza presso il Comune di	Verona
Comitato Ospizi marini	Viadana
Colonia alpina Umberto I	Vicenza
Opera pia ospizi marini	Vicenza
Consiglio amministrativo dell'Ospedale ed istituti annessi	Vigevano
Pio Istituto dei Buon-Uomini di S. Michele . . .	Volterra

CONCESSIONE SPECIALE V

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Colonia marina ed alpina provinciale	Alessandria
Società nazionale di patronato e M. S. per le giovani operaie	Alessandria
Società femminile di previdenza e di assistenza .	Bologna
Ospizio Marino Jackson	Firenze
Istituto S. Niccolò	Firenze
Società delle signorine di carità	Firenze
Colonie alpine genovesi	Genova
Pio istituto artigianelli	Genova
Opera pia lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
Colonie alpine legnaghesi . . . . . .—. . . .	Legnago
Cassa di risparmio di Lucca (amministratrice dell'Ospizio marino permanente e della colonia alpina)	Lucca
Ospizio marino per la cura marina e climatica .	Mantova
Comitato pro cura marina e montanina presso il Comune di	Medicina
Pia istituzione per la cura climatica gratuita ai fanciulli gracili, alunni delle scuole elementari comunali	Milano
Colonie scolastiche milanesi	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie	Milano
Società di S. Vincenzo De' Paoli (Opera della cura climatica pei fanciulli scrofolosi)	Milano
Colonie marine ed alpestri per i fanciulli poveri .	Orvieto

DENOMINAZIONE	SEDE
Società delle colonie alpine pei bambini gracili delle scuole ed asili	Palermo
Opera pia colonie alpine Umberto I	Pavia
Congregazione di carità	Porto Mantovano
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Reggio Emilia
Colonia « Paolina Mauro Fontana »	Roma
Comitato esecutivo per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi della provincia	Rovigo
Congregazione di carità	S. Giorgio di Piano
Società pro ospizi marini	Todi
Colonie alpine e marine per fanciulli poveri . . .	Torino
Congregazione di carità	Treviso
Società protettrice dell'infanzia	Udine

SENTENZE

Lavori ferroviari. - Natura urgente e indifferibile. - Competenza in materia del Ministro dei LL. PP. e del Consiglio di amministrazione delle ferrovie. - Requisiti formali dei relativi provvedimenti. - Occupazioni temporanee ed espropriazioni definitive.

Il decreto del Ministro dei LL. PP. che dichiara urgenti e indifferibili i lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato, non occorre che sia preceduto dal voto del Consiglio Superiore dei LL. PP. ma basta che venga reso dopo che i relativi progetti siano stati approvati dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie stesse, il quale abbia riconosciuto nelle opere da eseguire i caratteri della urgenza ed improrogabilità (art. 76 *della legge* 7 *luglio* 1907 *n.* 429). *Lo stabilire se in concreto concorrano tali estremi costituisce un apprezzamento tecnico e di fatto che sfugge a qualsiasi doglianza per illegittimità.*

Il decreto ministeriale non occorre sia pubblicato e notificato a coloro i cui fondi debbano essere occupati, dovendo esso esplicare la sua efficacia ed operatività negli esclusivi rapporti del Prefetto per abilitarlo ad autorizzare la occupazione di urgenza ai sensi dell'art. 71 *della Legge* 23/6/1865.

La occupazione temporanea può cadere sui terreni vincolati dal progetto alla espropriazione definitiva in modo che questa venga a succedere a quella.

CONSIGLIO DI STATO, IV SEZIONE - Decisione 5 marzo-16 aprile 1915 - Frat.lli Croce c. Prefetto di Genova e Ferrovie Stato.

DIRITTO

Che i ricorrenti impugnano il riferito D. P. per violazione di legge ed eccesso di potere in relazione agli art. 71 e 72 della legge 25 giugno 1865 N. 2359 modificata dalla legge 18 dicembre 1879 N. 5188, ed all'art. 76 della legge 7 luglio 1907, N. 429, ed all'art. 229 della vigente legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865 e per mancanza di motivi, sempre in relazione a dette disposizioni di legge, nonchè all'art. 5 dello Statuto e 438 C. C. e 54 e segg. della legge sulla espropriazione. Queste doglianze vengono svolte in tre paragrafi di cui il 1° si occupa di tutte quelle che non vengono raccolte nel 2° e nel 3° siccome specifiche (doglianze relative ad un cavalcavia) o consistenti nel difetto di una motivazione definitiva necessaria a causa di talune opposizioni, la cui rejezione doveva essere non già implicita ma espressa e motivata.

Attesochè i ricorrenti sostengono innanzi tutto che debba essere preceduto da un parere del Cons. Superiore dei LL. PP., un D. M. che agli effetti dell'occupazione temporanea dichiari l'urgenza ed indifferibilità di lavori occorrenti su ferrovie esercitate dallo Stato; ma nè la lettera, nè la causa a ragione dell'ultimo comma dell'art. 76 della legge 7 luglio 1907 N. 429 che di ciò si occupa, richiedono tale parere. Esclude la predetta necessità, inoltre, il non trovarsi il parere stesso neppure menzionato da quella legge tra le formalità che debbono precedere i D. M. di dichiarazione di pubblica utilità per espropriazioni permanenti.

Attesochè il testo del D. P. impugnato dai sigg. Croce accerti che non mancò, nella specie, un progetto approvato dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Questo progetto, inoltre, non era ignoto ai sigg. Croce, essendo stato argomento di loro proteste e di un D. M. 8 luglio 1912 che le respinse.

Attesochè il già richiamato comma dell'art. 76 della legge 7 luglio 1907 intanto abbia un significato ed un'efficacia in quanto lo s'interpreti come equivalente alle condizioni nel cui concorso il Prefetto può disporre l'occupazione temporanea d'immobili (art. 71 della legge fondamentale su le espropriazioni per pubblica utilità).

E qui occorre aggiungere che il sistema risultante dalla legge del 1907 fu di maggior tutela degli interessi privati rispetto a

quello che, per i lavori ferroviari aveva stabilito l'art. 8 della legge 23 dicembre 1906 N. 638, ma in questo senso soltanto, e cioè che la legge posteriore ebbe a prescrivere l'intervento del Ministro dei LL. PP. per le dichiarazioni di urgenza e d'indifferibilità di opere ferroviarie che la legge anteriore riteneva naturalmente insite nel progetto, col discenderne quindi la applicabilità di pieno diritto alle opere stesse, del disposto dell'art. 71 della legge fondamentale.

In sostanza le ordinanze prefettizie di occupazione temporanea che prima erano diretta ed assoluta conseguenza di norma legislativa, si vollero, poscia, presidiate da disamina da parte del Ministero dei LL. PP. circa il concorso, in concreto, degli estremi dell'urgenza e della indifferibilità delle opere. Tale dichiarazione, peraltro, appartiene ad un campo di apprezzamento, che sfugge a qualsiasi doglianza per illegittimità, e quando sia avvenuta, il Prefetto ha il dovere di applicare l'art. 71 della legge fondamentale su l'espropriazione. L'apprezzamento medesimo, infine, appunto perchè in sè definitivo ed escludente, per la causa a ragione sua, il ricorso per illegittimità, basta che sussista a sorreggere la successiva decretazione prefettizia di occupazione temporanea, salve le azioni innanzi al giudice comune, per quanto particolarmente, si riferisce alla indennità. Non occorre, pertanto, che il D. M. sia pubblicato o notificato a coloro verso i cui fondi si dirige l'occupazione temporanea; tanto meno nel silenzio della legge, la mancanza di pubblicazione o notificazione implica nullità; e può soddisfare (come si deriva dal parallelo fra l'art. 8 della legge 23 dicembre 1906 e l'art. 76 di quella 7 luglio 1907) che il decreto medesimo sia menzionato nel successivo atto prefettizio ciò che nella specie è stato fatto. Il D. M., come bene deduce l'Amministrazione resistente, è il titolo che abilita il Prefetto a decretare l'occupazione temporanea, cosicchè a quell'organo amministrativo e non ad altri deve essere comunicato; e quando tale decreto sussista e si tratti di ferrovie di Stato, distinzioni o contestazioni circa l'urgenza e indifferibilità dell'opera non si sostengono: Questo sistema, corrispondente ai fini della legislazione su le ferrovie esercitate dallo Stato, e riferito ad occupazioni temporanee, non si presente violatore di diritti statutarii, ma soltanto rafforza il concetto della soggezione del diritto privato alla causa pubblica, spe-

cialmente nell'intento di rimuovere ostacoli all'urgenza dell'esecuzione delle opere.

Attesochè costituisca uno *jus receptum* che l'occupazione temporanea possa cadere su terreni vincolati dal progetto all'espropriazione definitiva a che questa venga a succedere a quella. La 1ª ha per motivo il porre l'azienda espropriante nell'immediata possibilità di iniziare i lavori; l'altra quella di renderla definitivamente domina della località occupata. Già altra volta questa IV Sezione ebbe del resto ad osservare che il convertirsi delle occupazioni temporanee in difinitiva è autorizzato espressamente dall'art. 73 della legge 25 giugno 1865 N. 2359. E tanto più indispensabile può palesarsi l'occupazione temporanea, quanto più di tempo sia venuto a richiedere lo studio del progetto tecnico, o, più generalmente, sia rimasto assorbito da un complesso di circostanze che abbiano ritardato l'inizio dei lavori a momento più remoto da quello voluto.

Similmente necessità tecniche possono imporre che una occupazione originariamente di natura temporanea, si tramuti in permanente, salvi in tutti i casi i maggiori compensi a termini di legge.

Attesochè da un atto depositato dal patrocinio dei ricorrenti il 5 marzo 1915 si deriva: 1°) che l'amministrazione ferroviaria in dipendenza del ricorso ha disposto per la costruzione del cavalcavia cui si riferisca il mezzo 2° del ricorso. Questa circostanza senza che sia mestieri d'interpellanze all'amministrazione ferroviaria, assorbe il 2° mezzo di gravame consistente nel dolersi che la occupazione e remozione di un cavalcavia non fossero state accompagnate da espressa dichiarazione di ricostruzione indispensabile a mantenere lo stato di comunicabilità fra due parti del podere dei ricorrenti.

La doglianza (per ciò che si attiene all'occupazione temporanea e nei limiti di questa) non avrebbe meritato accoglimento da parte di questo Collegio, perocchè si presenti solamente come possibile fondamento di pretese di speciali indennizzi, cioè di argomento estraneo alla IV Sezione del Consiglio di Stato, ma tanto più si si ravvisa oggi non influente ai fini del ricorso, dal momento che, e questo dichiara il ricorrente, l'opera demolita verrebbe rifatta, non soltanto a spese ma a cura dell'amministrazione ferroviaria.

Attesochè col 3° mezzo di gravame i ricorrenti lamentino che il decreto impugnato non abbia motivato circa una loro protesta notificata il 1° agosto 1910 tanto al Preftto quanto alla Direzione delle ferrovie, in opposizione all'opera in progetto ed alle sue modalità per quanto concerneva il cavalcavia sovraccennato. Risulta che la protesta anzidetta fu respinta dal ministero dei LL. PP. con decreto 8 luglio 1912, e, perciò solo, non poteva attendersi ulteriore rejezione. Quanto al cavalcavia valgono inoltre le considerazioni suespresse, particolarmente in un momento nel quale l'interesse della proprietà Croce si troverebbe già suffragato dalle determinazioni dell'amministrazione. Questo del resto non ha nelle sue deduzioni contestato il dovere ad una indennità in tesi, ma solamente in linea di fatto ha soggiunto che trattavasi di manufatto da lunghi anni inservibile.

Attesochè l'atto depositato dai ricorrenti il marzo 1915, avverta, inoltre, e desideri conferma dall'amministrazione che in data del 1° agosto 1914 un decreto del Prefetto di Genova ha pronunciato l'espropriazione definitiva degli stessi stabili cui si riferisce il decreto impugnato e che contro detto decreto e contro le perizie che determinano l'indennità pende giudizio avanti il Tribunale Civile di Genova. Questa IV Sezione nel richiamare al principio della convertibilità dell'occupazione temporanea in definitiva e nell'accennare che tutto l'argomento degli indennizzi esula dalla sua giurisdizione, dichiara le anzidette circostanze non pertinenti nè influenti del ricorso in discussione.

Attesochè dopo ciò non resta se non riconoscere pienamente legittimo l'atto prefettizio impugnato dai sigg. Croce, ma le particolarità della causa suggeriscano di non collegare alla soccombenza dei ricorrenti l'onere del ristoro delle spese all'amministrazione resistente.

P. Q. M. La Sezione respinge il ricorso dei sigg. fratelli Andrea Paolo ed Antonio Croce, nonchè della loro madre sig.ra Rosa Casareto ved. Croce, e compensa le spese del giudizio.

MASSIMARIO

Espropriazioni per pubblica utilità. - Opposizione a perizia. - Mandato scritto.

Il mandato per l'esercizio di azioni giudiziarie nell'interesse e nome altrui deve risultare da atto scritto, sotto pena di nullità. È inammissibile quindi la prova per testimoni, diretta a comprovare la esistenza del mandato stesso.

CASSAZIONE DI TORINO. — Sentenza 14 novembre-4 dicembre 1914 - Tambelli c. FF. SS.

Espropriazioni parziali. - Legge sul risanamento di Napoli. - Valore venale. - Concetto di area edificatoria. - Piano regolatore.

L'articolo 13 *della legge sul risanamento di Napoli è applicabile anche nel caso di espropri parziali e qualunque sia il sistema di catasto vigente, sia cioè esso a base di estimo, come nelle provincie dell'ex Sttato pontificio, sia a base di reddito imponibile. Nè la circostanza della vetustà del catasto potrebbe essere addotta come valido argomento per rendere inapplicabile la legge suddetta, perchè se il legislatore estese quest'ultima a tutta Italia nelle espropriazioni ferroviarie, tenne conto dei sistemi catastali esistenti e quindi li considerò idonei a procurare gli elementi per la formazione del 2° termine della media voluto dall'art.* 13 *sorracitato.*

Il fatto che una zona di terreno da espropriare sia inclusa nel piano regolatore, non è sufficiente per attribuirle, ai fini della determinazione del valore venale, la qualità di area edificatoria. Il piano

regolatore tende a disciplinare l'attività edilizia, lo svolgimento della città in un determinato modo, ma quando nulla induca a ritenere che le previsioni dei compilatori siano di facile e sollecita realizzazione, non è lecito tenerne conto come elemento decisivo per la nozione della fabbricabilità.

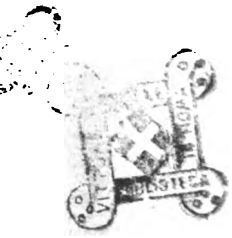
TRIBUNALE DI ROMA. — Sentenza 30 ottobre-6 novembre 1914 - Koch ing. Ottaviano c. FF. SS.

Contratto di trasporto. - Scalo marittimo di Napoli. - Richiesta di inoltro ai magazzini generali. - Rifiuto al ricevimento. - Avviso del rifiuto. - Tasse di sosta.

I Magazzini generali, o Punto franco, dello Scalo marittimo di Napoli non possono considerarsi dipendenti dall'amministrazione ferroviaria.

Gli articoli 5, 6 e 7 dell'Allegato 8 alle Tariffe per le spedizioni arrivate allo scalo marittimo di Napoli e per le quali sia fatta domanda dai destinatari di invio ai magazzini generali marittimi, ove non possano essere ricevute dai medesimi, non fanno obbligo alla ferrovia di avvisare i destinatari della non avvenuta immissione nei magazzini stessi.

Alla ferrovia nondimeno competono, pel tempo in cui i vagoni rimangono in di lei consegna, per non essere stati ricevuti dai magazzini generali, le regolamentari tasse di sosta.

TRIBUNALE DI NAPOLI. — Sentenza 21 dicembre 1914-15 gennaio 1915 - Società Nazionale dei Trasporti F.lli Gondrand c. FF. SS.

Errata-corrige

Ordine di servizio N. 171 (Bollettino Ufficiale N. 21-1915).

A pag. 613 nel prospetto delle distanze, correggere la distanza da Cuneo a S. Dalmazzo di Tenda in Km. 59.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VIII - N. 23

10 GIUGNO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

22 maggio 1915. — R. D. n. 703, col quale i territori di alcune provincie del Regno, sono considerati in stato di guerra Pag. 335

25 » » — R. D. n. 758, col quale il territorio delle provincie di Bologna, Ravenna e Forlì è considerato in istato di guerra . . . . » 337

25 » » — R. D. n. 769 pel quale gli attuali rappresentanti e delegati di categoria delle ferrovie dello Stato, restano in carica fino a nuova disposizione . . . » 339

25 » » — R. D. n. 770, col quale viene ridotta la tariffa dei trasporti ferroviari per le stazioni del versante Adriatico . . . . » 341

22 » » — D. M. che determina il personale ferroviario al quale è concessa la dispensa dalla chiamata alle armi . . . . » 343

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Comunicato. . . . . Pag. 625

Ordine di servizio n. 178. — Riduzioni di tariffa pei trasporti di merci a carro completo dirette a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico . . . . » iv

Ordine di servizio n. 179. — Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Siculiana-Cattolica Eraclea della linea complementare a scartamento ridotto Porto Empedocle-Sciacca-Castelvetrano . . . . » 627

Roma, giugno 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Ordine di servizio n. 180. — Abrogazione delle limitazioni sui trasporti di merce stabilite a causa dei trasporti militari. . . . . Pag. 637
Circolare n. 38. — Trasporti a domicilio . . . . » ivi
Cirrcolare n. 39. — Compartimenti riservati . . . . » 640
Variazioni all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria . . » 641

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

Ordine di servizio n. 9v. — Concessione eccezionale temporanea ai mietitori Pag. 55
Circolare n. 6v — Norme speciali e temporanee pei trasporti di esplosivi delle categorie 11ª, 13ª e 14ª e relativa tassazione . . . . . » 56

In appendice:

(Per memoria).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag 155

R. D. 22 *maggio* 1915, *n*. 703, *col quale i territori di alcune provincie del Regno, sono considerati in istato di guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Codice penale per l'esercito, approvato con R. decreto del 28 novembre 1869;

Visto il Codice penale marittimo, approvato con R. decreto 28 novembre 1869;

Vista la legge 2 luglio 1896, n. 254, sull'avanzamento del R. esercito ed il regolamento per l'esecuzione della legge detta, approvato con Nostro decreto 21 luglio 1907, n. 626;

Vista la legge 6 marzo 1898, n. 59 sull'avanzamento dei corpi militari della R. marina;

Visto il testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70;

Vista la legge e il regolamento sulla contabilità generale dello Stato, 4 maggio 1885;

Visto il regolamento sugli operai borghesi dipendenti dal Ministero della guerra, approvato con Nostro decreto 10 dicembre 1908, n. 820;

Vista la legge sugli stipendi ed assegni fissi del R. esercito, testo unico approvato con R. decreto 14 luglio 1898, n. 380;

Visto il regolamento di servizio in guerra, approvato con Nostro decreto 10 marzo 1912, e le successive modificazioni alle leggi e decreti predetti;

Sentito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 132 del 26 maggio 1915.

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per gli affari esteri, per la guerra e per la marina:

Abbiamo decretato e decretiamo:

A decorrere dal 23 corrente è considerato in istato di guerra il territorio delle provincie di Sondrio, Brescia, Verona, Vicenza, Belluno, Udine, Venezia, Treviso, Padova, Mantova, Ferrara, e quello delle isole e dei Comuni costieri dell'Adriatico, nonchè di tutte le fortezze che siano dichiarate in istato di resistenza per ordine dei ministri della guerra e della marina.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — SONNINO — ZUPELLI — VIALE.

Visto: *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 25 *maggio* 1915, *n.* 758, *col quale il territorio delle provincie di Bologna, Ravenna e Forlì è considerato in istato di guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Codice penale per l'esercito, approvato con R. decreto del 28 novembre 1869;

Visto il Codice penale marittimo, approvato con R. decreto 28 novembre 1869;

Vista la legge 2 luglio 1896, n. 254, sull'avanzamento del R. esercito ed il regolamento per l'esecuzione della legge detta, approvato con Nostro decreto 21 luglio 1907, n. 626;

Vista la legge 6 marzo 1898, n. 59, sull'avanzamento dei corpi militari della R. marina;

Visto il testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70;

Vista la legge e il regolamento sulla contabilità generale dello Stato, 4 maggio 1885;

Visto il regolamento sugli operai borghesi dipendenti dal Ministero della guerra, approvato con Nostro decreto 10 dicembre 1908, n. 820;

Vista la legge sugli stipendi ed assegni fissi del R. esercito, testo unico, approvato con R. decreto 14 luglio 1898, n. 380;

Visto il regolamento di servizio in guerra, approvato con Nostro decreto 10 marzo 1912, e le successive modificazioni alle leggi e decreti predetti;

Sentito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 139 del 2 giugno 1915.

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per gli affari esteri, per la guerra, per l'interno e per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

A decorrere da oggi è considerato in istato di guerra il territorio delle provincie di Bologna, Ravenna e Forlì.

I nostri ministri predetti sono incaricati dell'esecuzione del presente decreto, che sarà registrato alla Corte dei conti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — SONNINO — ZUPELLI — VIALE.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 25 *maggio* 1915, *n.* 769, *pel quale gli attuali rappresentanti e delegati di categoria del personale delle ferrovie dello Stato restano in carica fino a nuova disposizione* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari;

Visto l'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310;

Visto il regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911, con le modificazioni approvate con decreto ministeriale del 2 giugno 1913, per la nomina dei rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Gli attuali rappresentanti, rappresentanti supplenti, delegati e delegati supplenti di categoria del personale delle ferrovie dello Stato, restano in carica fino a nuova disposizione, salvo che decadano o cessino per le ragioni indicate nell'art. 17 del regolamento sopra citato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 141 del 4 giugno 1915.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 25 *maggio* 1915, *n.* 770, *col quale viene ridotta la tariffa dei trasporti ferroviari per le stazioni del versante Adriatico* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari;

Considerato che, in conseguenza della sospesa navigabilità commerciale del mare Adriatico per lo stato di guerra, è urgente adottare provvedimenti diretti ad agevolare i trasporti di merci dagli scali marittimi del Tirreno a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli di agricoltura, industria e commercio e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le merci a vagone completo spedite dagli scali marittimi del Tirreno, compresi nell'allegato 8° alle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato, a località poste oltre la linea Brescia - Piadena - Parma - Bologna - Pistoia - Firenze - Terontola - Chiusi - Orte - Terni - Sulmona - Carpinone - Vinchiaturo - Benevento - Avellino - Rocchetta Sant'Antonio - Potenza Inferiore - Metaponto, verso oriente, saranno tassate, pel percorso sulle ferrovie dello Stato, in base alle tariffe in vigore sulle ferrovie stesse, ridotte del 25 per cento.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 141 del 4 giugno 1915.

La riduzione non si estende al diritto fisso, alle soprattasse di stazione ed a tutte le tasse accessorie.

Il prezzo computato come sopra non potrà essere inferiore a quello dovuto a tariffa normale pel percorso dallo scalo marittimo di partenza alla stazione di transito posta sulla linea di cui al primo capoverso del presente articolo.

Del minore introito sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari.

Art. 2.

Saranno escluse dalla riduzione di cui il precedente articolo le spedizioni per le quali il mittente abbia chiesto l'istradamento per una via diversa da quella più breve.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

D. M. 22 *maggio* 1915, *che determina il personale ferroviario al quale è concessa la dispensa dalla chiamata alle armi.*

IL MINISTRO DELLA GUERRA

Visto il R. decreto da convertirsi in legge del 18 maggio 1915 n. 668;

Visto il regolamento sulle dispense dalle chiamate alle armi dei militari in congedo illimitato che coprono determinati impieghi o si trovino in posizioni speciali, approvato con R. decreto 13 aprile 1911, n. 374;

DECRETA:

Art. 1.

Sono approvati gli annessi allegati 1 e 2 e gli annessi specchi *A*, *B*, *C*, *D*, *D-bis*, *E*, *F*, *G*, *H*, *I*, *L*, *M*, *N*, *O*, *P*, e *Q* concernenti rispettivamente le aministrazioni ferroviarie, tramviarie e lacuali al personale delle quali è concessa la dispensa e le qualifiche d'impiego che presso le varie amministrazioni dànno titolo alla dispensa stessa.

Art. 2.

Il decreto ministeriale 22 maggio 1911 e gli annessi allegati e specchi sono abrogati.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 22 maggio 1915.

Il Ministro: ZUPELLI.

ALLEGATO 1.
(Art. 1 lettera *b*) del Regolamento)

Amministrazioni ferroviarie e Società lacuali al personale delle quali è concessa la dispensa da qualunque chiamata.

AMMINISTRAZIONE O SOCIETÀ	Ferrovia o tramvia	LINEE O TRONCHI DI LINEA
Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato (per le linee ferroviarie e per le linee di navigazione da essa dipendenti).	Ferrovia	Tutte le linee.
(*Omissis*).		(*Omissis*).

SPECCHIO A.
(Art. 1, lett. b) del Regolamento)

Ferrovie dello Stato e linee di navigazione dipendenti.

DIREZIONE GENERALE — SERVIZI CENTRALI.
UFFICI DELLE DIREZIONI COMPARTIMENTALI.
UFFICI STACCATI E MAGAZZINI.

Direttore generale.
Direttori d'esercizio.
Ispettori superiori.
Capi servizio.
Capi compartimento.
Sotto capi servizio.
Capi divisione.
Ispettori capi.
Cassieri (1° e 2° grado).
Ispettori principali.
Ispettori.
Capi ufficio principali.
Segretari capi.
Allievi Ispettori.
Capi magazzino.
Capi ufficio.
Segretari principali.
Sotto cassieri.
Sotto ispettori.
Applicati segretari degli ispettori di reparto del movimento.
Applicati tecnici principali.
Capi disegnatori.
Disegnatori principali. (1)
Disegnatori. (1)
Aiutanti disegnatori. (1)

(1) Soltanto quelli che in via normale sono incaricati della compilazione degli orari dei treni.

Controllori (1° e 2° grado).
*Controllori viaggianti speciali.
Segretari amministrativi. (1)
Sotto capi ufficio (1).
*Capi sezione amministrativi (2).
*Controllori di cassa.
Applicati principali (1), (3) e (4).
Applicati tecnici.
Sotto capi magazzino.
Capi gestione.
Primi applicati (1), (3) e (4).
*Contabili (1), (3) e (4).
Applicati (1), (3) e (4).
*Assistenti tecnici.
*Gerenti.
Aiutanti applicati (1) e (4).
*Scrivani (1).
Sorveglianti dei magazzini (4).
Capi squadra dei magazzini (4).

SORVEGLIANZA E LAVORO.

*Capi d'arte d'officina di manutenzione.
Assistenti dei lavori.
*Capi squadra tecnici (5).

(*) Qualifiche lasciate *ad personam*.

(1) Soltanto quelli degli uffici centrali e compartimentali del movimento e della trazione addetti:

a) alla compilazione degli orari dei treni;

b) alla compilazione dei turni di servizio del personale viaggiante dei convogli;

c) alla compilazione dei turni delle locomotive e del personale relativo;

d) alla ripartizione dei veicoli.

(2) Addetti agli uffici con attribuzioni interessanti la circolazione dei treni od il servizio telegrafico.

(3) Quelli esclusivamente addetti agli uffici di cassa per le funzioni di pagatore.

(4) Quelli esclusivamente addetti ai depositi combustibili.

(5) Addetti agli apparati centrali.

Capi squadra operai.
Sorveglianti della linea.
Sotto capi squadra operai.
Capi squadra cantonieri.
Operai.
Aiutanti operai.
Deviatori.
Sorveglianti addetti alle costruzioni.

Cantonieri. Guardiani. Guardiani cantonieri.	Guardiani cantonieri.

Manovali (1).

Depositi trazione e officine.

Capi deposito principali.
Capi tecnici principali.
Capi deposito (1°, 2° e 3° grado).
Capi tecnici (1°, 2° e 3° grado).
*Sotto capi deposito.
*Sotto Capi d'officina.
*Contabili (2).
Applicati (2).
Aiutanti applicati (2).
*Commessi d'officina (2).
Capi squadra operai.
Capi verificatori.
Macchinisti.
*Capi d'arte.
Capi squadra (accenditori, guardiani d'officina e manovali).

Fochisti. Fochisti conduttori di motori a vapore. Fochisti di caldaie a vapore. *Fochisti, accudienti locomotive.	Fochisti.

Verificatori.

(*) Qualifiche lasciate *ad personam.*

(1) Addetti alla trazione elettrica.

(2) Quelli esclusivamente addetti ai depositi locomotive, alle officine ed alle squadre di rialzo.

Operai (1ª, 2ª e 3ª classe).
Accenditori.
Deviatori.
Untori.
*Pulitori.
Manovali (1).
Manovali abilitati alle funzioni di fochista.
Guardiani d'officina.
Manovratori d'officina.
Manovali d'officina.
Scritturali (2).

STAZIONI — GESTIONI E TRENI.

Capi stazione superiori.
Capi stazione principali.
Capi scalo principali.
Capi scalo (1° e 2° grado).
Capi gestione principali.
Capi stazione (1°, 2°, 3° e 4° grado).
Capi gestione (1° e 2° grado).
Applicati principali alle stazioni.
Capi conduttori principali (1° e 2° grado).
Capi telegrafisti (1° e 2° grado).
Capi tecnici di officina telegrafica.
*Impiegati alle stazioni.
Applicati alle stazioni.
Capi fermata (1° e 2° grado).
Controllori viaggianti.
Aiutanti applicati alle stazioni.
Capi conduttori.
Capi manovra.
Capi deviatori.

(*) Qualifiche lasciate *ad personam*.

(1) Soltanto quelli adibiti alle mansioni di untore, pulitore e accenditore, compresi quelli addetti alle officine elettriche e ai depositi locomotori elettrici.

(2) Quelli esclusivamente addetti ai depositi locomotive, alle officine ed alle squadre di rialzo.

Capi squadra operai.
*Assistenti.
*Assistenti alle merci.
*Sorveglianti tecnici.
Guarda magazzino.
*Capi squadra tecnici.
Macchinisti e guidatori dirigenti di treni elettrici.
Capi frenatori.
Conduttori.
Padroni (del traghetto di Venezia).
Capi fochisti (del traghetto di Venezia).
Fochisti conduttori di motori a vapore. } Fochisti.
Fochisti di caldaie a vapore. }
Sotto capi squadra operai.
Capi squadra alle merci.
*Guarda merci.
Capi squadra deviatori.
Capi squadra manovratori.
Capi squadra (del traghetto di Venezia).
Fochisti (del traghetto di Venezia).
Guardafreni.
*Guardafili.
Guardie di stazione (1).
*Illuminatori-lampisti.
*Operai lumai.
Operai.
Aiutanti operai.
Deviatori.
*Lumai.
Frenatori.
Manovratori.
Marinai (del traghetto di Venezia).
Manovali (2).

(*) Qualifiche lasciate *ad personam*.

(1) Assegnati ai servizi delle cedole orarie e del materiale.

(2) Soltanto quelli abilitati alle mansioni di manovratore, deviatore, agganciatore, frenatore, pulitore, untore, lumaio ai treni.

*Allievi conduttori.
*Sorveglianti del telegrafo.

NAVIGAZIONE.

Comandante.
Ufficiale (o capitano in seconda).
Allievo ufficiale.
Nostromo.
Carpentiere.
Marinaio.
Mozzo.
Capo macchinista.
Macchinista.
Controllore.
Allievo macchinista.
Meccanico.
Elettricista.
Capo fochista.
Fochista.
Operaio.
Aiutante operaio.
Carbonaio.
Maestro di casa.
Cuoco.
Cambusiere.
Cameriere.
Garzone di cucina e di camera.

(*Omissis*).

COMUNICATO

Tanto il Comando del Corpo di Stato Maggiore, quanto S. E. il Ministro dei lavori pubblici a nome del Governo, hanno espresso viva soddisfazione per l'andamento dei servizi ferroviari nel laborioso periodo iniziale delle operazioni di guerra, rilevando l'attività e l'energia che dirigenti ed agenti d'ogni categoria hanno spiegate.

Il Comando del Corpo di Stato Maggiore ed il Ministro hanno altresì dichiarato d'aver piena fiducia che, mercè la solerzia ed abnegazione del personale, la cooperazione dei servizi ferroviari continuerà per il proseguimento della campagna ad essere ugualmente feconda di utili risultati.

Sono lieto di vedere al suo giusto valore apprezzata l'opera del personale ferroviario, e sono certo che esso saprà rendersi sempre più degno della fiducia della nostra amata Patria.

Ordine di servizio N. 178. (C.).

Riduzione di tariffa per i trasporti di merci a carro completo diretti a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico.

Ad attenuare i dannosi effetti derivanti alle industrie ed al commercio dalla sospesa navigabilità commerciale del mare Adriatico per lo stato di guerra, dal 5 giugno corrente fino a nuovo avviso, per le spedizioni di merci provenienti dal mare a carro completo in servizio interno e cumulativo italiano effettuate dagli scali

marittimi continentali del Tirreno, compresi nell'allegato 8 alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato, per località poste oltre la linea Brescia-Piadena-Parma-Bologna-Pistoia-Firenze-Terontola-Chiusi-Orte-Terni-Sulmona-Carpinone-Vinchiaturo-Benevento-Avellino-Rocchetta S. Antonio-Potenza Inferiore-Metaponto, verso oriente, viene accordata, per il percorso della rete dello Stato, la riduzione del 25 per cento sui prezzi delle tariffe in vigore.

La detta riduzione non è estesa al diritto fisso, alle sopratasse di stazione ed a tutte le tasse accessorie.

Il prezzo computato come sopra non deve essere inferiore a quello a tariffa normale per il percorso dallo scalo marittimo di partenza alla stazione posta sulla linea anzidetta che si trova sull'itinerario della via più breve da partenza a destinazione.

Sono escluse dalla riduzione le spedizioni per le quali il mittente abbia chiesto l'istradamento per una via diversa da quella più breve.

Parimenti sono esclusi i trasporti di merci inviate da una stazione interna ad uno degli scali marittimi del Tirreno sopra specificati e di là rispedite, come in genere ogni trasporto di merci non provenienti dal mare.

Affinchè tutte le stazioni seguano lo stesso procedimento, si prescrive che la riduzione sia computata sull'importo che si ottiene applicando i prezzi attuali delle vigenti tariffe, anzichè ridurre del 25 per cento le basi delle tariffe stesse.

I trasporti fruenti della riduzione devono essere scritturati su separati riassunti degli arrivi tanto dalle stazioni quanto dai transiti con le Amministrazioni secondarie. Tali riassunti sono da inviarsi, nei modi e termini consueti, al Controllo competente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 179. (Esercizio Ferrovie Secondarie). — (Gruppo Sicilia).

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Siculiana-Cattolica Eraclea della linea complementare a scartamento ridotto Porto Empedocle-Sciacca-Castelvetrano.

(Vedi ordine di servizio N. 395 1911).

Il giorno 16 giugno 1915 si aprirà all'esercizio e sarà provvisoriamente esercitato dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, il tronco di ferrovia Siculiana-Cattolica Eraclea della linea in costruzione Porto Empedocle-Sciacca-Castelvetrano.

I. - Descrizione del nuovo tronco.

Il tronco Siculiana-Cattolica Eraclea si innesta nella stazione di Siculiana in prolungamento al tronco P. Empedocle-Siculiana già in esercizio, e termina alla stazione di Cattolica Eraclea.

È a scartamento ridotto della larghezza di m. 0,95.

La sua lunghezza è di m. 18456,52 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Siculiana e Cattolica Eraclea, la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 269 oltre l'asse di quest'ultima stazione, risulta quindi di m. 18725,52.

La lunghezza totale della linea è di m. 32588,05, a partire dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Porto Empedocle, al quale asse si riferiscono le progressive indicate nel presente ordine di servizio.

Fra le stazioni di Siculiana e Cattolina Eraclea sono comprese la fermata di Siculiana Scalo e la stazione di Montallegro.

I piazzali delle stazioni di Montallegro, di Cattolica Eraclea e della fermata di Siculiana Scalo sono in orizzontale.

La massima pendenza raggiunge il 25 per mille ed il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono N. 98 opere d'arte, le più importanti delle quali sono: Un ponte di luce m. 8,00 sul Fontanazza Km. 14 + 064,53, e due

viadotti: il primo sul torrente Canne Km. 16 + 656,85, a tre luci di m. 8,00, e il secondo sul Torrente Saia Km. 28 + 650.71, a tre luci di m. 12,00. Tutte le altre opere d'arte sono a una luce sola, variabile da m. 0,80 a m. 6,00. Vi sono due gallerie: quella dello Scalo lunga m. 124,91, fra il Km. 17 + 468,74 e il Km. 17 + 593,65, e quella di Montallegro, lunga m. 67,79, fra il Km. 26 + 386,01 e il Km. 26 + 453,80.

Nel tronco si hanno N. 11 case cantoniere doppie, compresa la fermata di Siculiana Scalo.

Vi sono N. 21 passaggi a livello, di cui N. 17 aperti, muniti di tabelle monitorie e di avviso, e N. 4 chiusi con sbarre e custoditi dal personale della linea, ai Km. 15 + 712,56, Km. 16 + 618,79, Km. 20 + 055,72, Km. 31 + 920,49.

Circuito telefonico allacciante la fermata di Siculiana Scalo e le stazioni di Montallegro e di Cattolica Eraclea con tutte le stazioni e fermate del tronco Porto Empedocle-Siculiana.

II. - Descrizione delle stazioni.

Fermata di Siculiana Scalo. — Fermata alla casa cantoniera doppia Km. 16 + 833,30, a destra venendo da Siculiana. Un solo binario di corsa; pali indicatori due, a destra dei treni in arrivo, rispettivamente a m. 534,26 e a m. 425,74 dall'asse della fermata.

Stazione di Montallegro. — Stazione con fabbricato viaggiatori al Km. 25 + 870,16, a sinistra venendo da Siculiana.

Binari di corsa: due, compresi tra le progressive Km. 25 + 681,31 e Km. 25 + 919,99 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi; quello di prima linea della lunghezza utile di m. 224 e quello di seconda linea della lunghezza utile di m. 236.

Binari merci: due, uno allacciato nei due sensi al primo binario di corsa, in servizio del piano caricatore e del magazzino merci, della lunghezza utile di m. 64, e l'altro pel carico e scarico diretto, della lunghezza utile di m. 84.

Un'asta di manovra della lunghezza di m. 34.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco e con fronte di carico lunga m. 14, e magazzino merci con fronte di carico lunga m. 12.

Sagoma di carico.

Pali indicatori: due, situati a destra dei treni in arrivo: il primo a m. 232,27 dalla punta del deviatoio estremo Km. 25 + 681,31 e l'altro a m. 259,05 dalla punta del deviatoio estremo Km. 25 + 919,99.

Stazione di Cattolica Eraclea. — Stazione con fabbricato viaggiatori al Km. 32 + 319,04, a destra venendo da Siculiana.

Binari di corsa: due, compresi tra le progressive Km. 32 + 127,77 e Km. 32 + 419,28, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi; quello di prima linea della lunghezza utile di m. 220 e quello di seconda linea della lunghezza utile di m. 233.

Binari merci: due, uno della lunghezza utile di m. 60, in servizio del piano caricatore e del magazzino merci, che in un senso è allacciato a entrambi i binari di corsa, mentre nel senso opposto attraversa il primo binario di corsa per allacciarsi al secondo; l'altro pel carico e lo scarico diretto, della lunghezza utile di m. 78.

Un'asta di manovra della lunghezza di m. 57.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco e con fronte di carico lunga m. 14, e magazzino merci con fronte di carico lunga m. 12.

Sagoma di carico.

Rifornitore in cemento armato della capacità di mc. 50, con due colonne idrauliche.

Palo indicatore a m. 258,73 dopo la punta del deviatoio Km. 32 + 127,77 a destra dei treni in arrivo.

Altro palo indicatore è stato messo alla stazione di Siculiana a m. 259,39 dalla punta del deviatoio estremo Km. 13 + 970,87, e a destra dei treni in arrivo.

III. - Dipendenza.

All'esercizio del tronco provvede l'Ingegnere capo di esercizio residente a Palermo con le norme stabilite dall'Ordine generale N. 3-1915 e dall'Ordine di servizio N. 175-1911.

Per il Servizio Sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio sanitario compartimentale di Palermo, e per le forniture di magazzino apparterrà al gruppo 200 (ferrovie secondarie - gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento di cui all'Ordine di servizio N. 392 - 1914.

IV. - Esercizio.

L'esercizio del tronco vien fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui all'Ordine di servizio N. 120 - 1910.

Servizi ai quali sono abilitate le stazioni e fermate del nuovo tronco.

Le stazioni di Montallegro e di Cattolica Eraclea sono abilitate a tutti i servizi.

La fermata di Siculiana Scalo è abilitata ai trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e merci (a grande e piccola velocità - escluso li bestiame) per colli non eccedenti i Kg. 50 e con limitazione a 1000 Kg. per ogni spedizione.

I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Porto Empedocle Stazione saranno effettuati in base alle norme di cui l'allegato C all'Ordine di servizio N. 249-1912 ed a quelle contenute nell'Ordine di servizio N. 189-1913.

Per quanto riguarda l'uso degli abbonamenti speciali si avverte che il tronco Siculiana-Cattolica Eraclea deve essere considerato come percorso di congiunzione con l'applicazione della relativa tariffa, ridotta del 25 %.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice dalle stazioni e fermate del tronco Porto Empedocle Stazione Siculiana per Siculiana Scalo, Montallegro e Cattolica Eraclea, sono rispettivamente quelle indicate qui appresso e formate sulla

base della tariffa ordinaria pei treni omnibus vigente sulle ferrovie ex Sicule col ribasso del 25 %.

		1ª Classe	2ª Classe
Porto Empedocle Stazione	Siculiana Scalo	1.60	0.75
	Montallegro	2.10	1.10
	Cattolica-Eraclea	3.—	1.40
Porto Empedocle Cannelle	Siculiana Scalo	1.50	0.70
	Montallegro	2.30	1.05
	Cattolica Eraclea	2.85	1.35
Punta Piccola	Siculiana Scalo	1.20	0.55
	Montallegro	2.05	0.95
	Cattolica Eraclea	2.55	1.20
Realmonte	Siculiana Scalo	0.90	0.40
	Montallegro	1.65	0.80
	Cattolica Eraclea	2.25	1.05
Siculiana	Siculiana Scalo	0.30	0.15
	Montallegro	1.20	0.55
	Cattolica Eraclea	1.80	0.85

VI. - Distanze chilometriche - Pubblicazioni. Prontuari dei prezzi fatti - Biglietti - Documenti di trasporto Tasse di bollo.

Le distanze chilometriche relative al percorso sulla linea a scartamento ridotto si rilevano dalla tabella polimetrica di cui l'allegato B al presente Ordine di servizio.

Per le aggiunte che devono essere introdotte nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) », nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » e nell'« Elenco delle stazioni, ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edi-

zione 1° maggio 1915) » nonchè per le distanze tassabili riguardanti le stazioni del nuovo tronco, vedasi l'allegato A al presente Ordine di servizio.

Per le aggiunte da apportarsi nei fascicoli a stampa delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo verrà provveduto in occasione della prossima ristampa dei fascicoli medesimi.

Le stazioni del nuovo tronco saranno fornite dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni degli stampati, ecc. occorrenti.

I biglietti saranno forniti dall'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze.

I documenti di trasporto da presentarsi per le spedizioni in servizio locale del tronco e da e per oltre Porto Empedocle Centrale sono quelli in uso nella rete principale.

La tassa di bollo per i trasporti di merci, valori, veicoli, ecc. si applica una sola volta anche per le spedizioni da oltre e per oltre Porto Empedocle Centrale.

VII. - Contabilità delle stazioni.

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli Ordini di servizio N. 100-1909 e N. 170-171-174-191-379 e 401 del 1913 e con la circolare N. 66 del 1913.

I prodotti della rete principale insieme con quelli della linea a scartamento ridotto dovranno essere versati con unica distinta Mod. R-97.

La fermata di Siculiana Scalo e le stazioni di Montallegro e Cattolica Eraclea devono compilare, per i trasporti destinati oltre la stazione di Porto Empedocle Stazione sulle linee a scartamento normale, separati riassunti delle spedizioni a G. V. e P. V. e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze da linee a scartamento normale oltre Porto Empedocle Stazione.

La fermata di Siculiana Scalo effettuerà il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni cinque giorni, le stazioni di Montallegro e di Cattolica Eraclea ogni due giorni e verranno

inscritte sull'elenco allegato all'Ordine di servizio N. 184-1913 con l'indicazione della periodicità rispettivamente di cui alle lettere D e B. La fermata e le stazioni suddette provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, mentre al pagamento degli agenti di linea provvederà col proprio personale la Cassa di Palermo.

VIII. - Orarii e composizione dei treni.

Nel tronco Siculiana-Cattolica Eraclea saranno attivate giornalmente tre coppie di treni, distribuiti nella giornata in modo di avere alla stazione di Porto Empedocle Centrale le coincidenze con i treni più utili della Rete principale.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto automatico e di condotta per il riscaldamento a vapore.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

IX. - Carte di libera circolazione.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Porto Empedocle-Siculiana dovranno sino al 31 dicembre 1915 ritenersi valevoli anche per il tratto Siculiana-Cattolica Eraclea.

Allegato A all'ordine di servizio N. 179-1915.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » si dovrà:

- nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico tracciare il tronco Siculiana-Cattolica Eraclea in prolungamento a quello Porto Empedocle-Siculiana;

- a pag. 104 riportare nella tabella 135 Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci-Porto Empedocle i nomi delle stazioni di « Cattolica Eraclea », « Montallegro » e « Siculiana Scalo » e le relative distanze conforme resulta dalla tabella compresa nell'allegato B al presente Ordine di servizio.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » si dovrà inserire, nelle sedi opportune dell'indice, i nomi delle stazioni di « Cattolica Eraclea », « Montallegro » e « Siculiana Scalo » colla indicazione della pag. 28.

Nel prospetto delle « Linee Complementari Sicule » a pag. 28 e 29 trascrivere, nelle sedi opportune, quanto appresso:

Cattolica Eraclea	Bivio Sciacca-Ribera Bivio Greci-Porto Empedocle	33	G	A	P	VB	F	S
Montallegro . .	Bivio Sciacca-Ribera Bivio Greci-Porto Empedocle	26	G	A	P	VB	F	S
Siculiana Scalo .	Bivio Sciacca-Ribera Bivio Greci-Porto Empedocle	17	G (2)		P (2)			

Nell' « Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » si dovrà, nella parte riservata alle stazioni della Sicilia e nelle sedi opportune, inserire quanto appresso:

Cattolica Eraclea . . .	3	3	2
Montallegro	3	3	2
Siculiana Scalo . . .	3	3	2

Infine le stazioni situate sul tronco Porto Empedocle Stazione-Siculiana rileveranno la distanza per Montallegro, Cattolica Eraclea e Siculiana Scalo dalla tabella 135 a pag. 104 del « Prontuario generale » modificata come sopra è detto; le altre stazioni della rete dovranno invece rilevarle servendosi del proprio prontuario manoscritto e di quello dei Servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915).

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 179-1915.*

Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci-Porto Empedocle.

(Linea complementare a scartamento ridotto)

Cattolica Eraclea							
7	Montallegro						
16	10	Siculiana Scalo					
19	13	3	Siculiana				
24	18	9	6	Realmonte			
28	22	13	10	4	*Punta Piccola*		
31	25	16	13	8	4	Porto Empedocle Cannelle	
33	26	17	14	9	5	2	Porto Empedocle Staz.

Ordine di servizio N. 180. (M.).

Abrogazione delle limitazioni sui trasporti di merce stabilite a causa dei trasporti militari.

A partire dal giorno 9 giugno 1915, restano abrogate tutte le limitazioni di carico delle merci, impartite a causa degli eccezionali trasporti militari. Dalla data stessa e fino a nuovo avviso, l'accettazione dei trasporti di merce viene regolata dalle disposizioni indicate nel presente Ordine di servizio.

N. d'ordine	STAZIONI DESTINATARIE	TRASPORTI AMMESSI
	Gruppo A	
1	Stazioni della linea Casarsa-Portogruaro.	*a*) Spedizioni in dettaglio a G. V. fino a 50 chilogrammi, di qualsiasi merce; *b*) Spedizioni di medicinali,, senza alcuna limitazione.
2	Stazioni della linea Casarsa-Spilimbergo-Gemona.	
3	Stazioni della linea Casarsa-Udine-Pontebba e diramazione di Cormons.	
4	Stazioni del tratto Ponte nelle Alpi-Calalzo.	
5	Stazioni del tratto Parona-Peri.	

N. d'ordine	STAZIONI DESTINATARIE	TRASPORTI AMMESSI
	Gruppo B	
6	Stazione di Udine.	a) Spedizioni in dettaglio a G. V. fino a 50 Kg., di qualsiasi merce;
7	Stazioni al Nord della linea Verona-Vicenza-Padova-Mestre, ad eccezione di quelle indicate nel precedente gruppo A.	b) Spedizioni di medicinali, senza alcuna limitazione; c) Spedizioni a carro completo di derrate alimentari, ghiaccio, zucchero, cereali, farine, vini, bestiame bovino ed ovino (G. V., P. V. A. o P. V. O. a seconda delle tariffe); d) Carta per giornali (a norma tariffe); e) Spedizioni di bozzoli (a norma tariffe).
	Gruppo C	
8	Stazioni della linea Verona-Vicenza-Padova-Mestre-Venezia e tutte le altre della rete non indicate nei gruppi A e B.	Qualsiasi trasporto a G. V., P. V. A. e P. V. O.

AVVERTENZE.

1) — I trasporti non ammessi dalle disposizioni di cui al prospetto sovraindicato potranno avere luogo unicamente in base a speciale autorizzazione impartita dalla Divisione movimento di Venezia alla quale le parti, o direttamente o col tramite della stazione di partenza, dovranno rivolgersi.

2) — Durante questo eccezionale periodo di esigenze militari tutti i trasporti devono essere ritirati subito dopo il ricevimento della lettera di avviso; diversamente sarà provveduto ad effettuarne lo scarico a spese, rischio, e pericolo delle parti senza obbligo della ferrovia

di porre le merci al riparo e di curarne la custodia. L'Amministrazione potrà inoltre vendere d'ufficio le merci deperibili.

3) — Per le spedizioni a carro completo non è consentito in nessun caso il deposito della merce in stazione in attesa del carro chiesto per il carico.

4) — Fino a nuovo avviso tutti i trasporti comunque effettuati sono sempre accettati subordinatamente alle esigenze militari ed ai mezzi di trasporto disponibili ed in ogni caso a tutto rischio e pericolo degli speditori e fermi restando i termini di resa stabiliti al punto 8 delle istruzioni allegate all'Ordine generale N. 5-1915.

5) — Resta inteso che nell'accettazione delle merci continueranno ad avere vigore tutti gli speciali divieti che fossero già stati emanati o che venissero in seguito emanati dal R. Governo o da altre Autorità competenti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 38. (C.).

Trasporti a domicilio.

Il giorno 15 giugno 1915 cesserà il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio nelle stazioni di Ambria, S. Giovanni Bianco, S. Pellegrino e Zogno della Ferrovia elettrica di Valle Brembana.

Per conseguenza, nel fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio edizione 1912 », si dovrà cancellare nell'indice, a pag. 3, l'indicazione « Ferrovie di Valle Brembana . . . . . pag. 67 » ed, a questa ultima pagina, il prospetto relativo.

Inoltre, a pag. 66 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza edizione 1915 », si dovrà cancellare la lettera D nella colonna 8, di fianco ai nomi delle dette stazioni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 39. (M. S.).

Compartimenti riservati.

Con riferimento al punto 2 delle *Istruzioni* allegate all'Ordine generale N. 5-1915 (Boll. uff. N. 21) si avverte che, dalla data della presente circolare, la concessione del compartimento riservato pei viaggi dei Principi e delle Principesse Reali, dei Cavalieri dell'Ordine Supremo della SS. Annunziata e dei Ministri e Sottosegretari di Stato in carica deve avere corso senza che occorrano speciali autorizzazioni.

Qualora particolari esigenze di servizio rendessero assolutamente impossibile l'indicata concessione, dovrà esserne dato immediato avviso (possibilmente telegrafico) al Servizio Movimento.

Saranno del pari tenuti validi i permessi di compartimento riservato per un solo viaggio rilasciati posteriormente all'Ordine generale su citato.

Nessun'altra concessione potrà essere tenuta valida a meno che non sia accompagnata da speciale autorizzazione rilasciata dalla Direzione generale.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

VARIAZIONI all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
3ª	Delegato	**Genesio** Domenico - S.° C.° Uff.° - Div. Lav. Venezia.	**Genesio** Domenico - Capo Uff.° - Div. Lav. Venezia.
3ª	Delegato supplente	**Bastianini** Augusto - Capo Ufficio - Serv. Ragioneria Roma.	**Bastianini** Augusto - Ispettore - Serv. Ragioneria Roma.
4ª	Id.	**Cherubini** Reffaele - Applicato Tecnico Principale - Div. Lav. Bologna.	**Cherubini** Raffaele - Sotto Ispettore - Div. Lav. Bologna.
5ª	Delegato	**Giordani** Armando - Disegnatore - Div. Lav. Ancona.	**Giordani** Armando - Applicato tecnico - Div. Lav. Ancona.
5ª	Rappresentante supplente	**Trama** Luigi - Disegnatore Principale - Sez. Lavori Napoli Nord.	**Trama** Luigi - Applicato tecnico - Sez. Lavori Napoli Nord.
5ª	Delegato	**Massolo** Oreste Pilade - Disegnatore Principale - Divisione Lav. Palermo.	**Massolo** Oreste Pilade - Applicato tecnico - Div. Lav. Palermo.
5ª	Delegato supplente	**Palazzo** Raffaele - Disegnatore principale - Div. Lavori Bari.	**Palazzo** Raffaele - Applicato tecnico - Div. Lav. Bari.
5ª	Id.	**Rivera** Emilio - Disegnatore principale - Div. Lav. Napoli (Linee Calab.).	**Rivera** Emilio - Applicato tecnico - Div. Lav. Napoli (Linee Calabresi).
5ª	Id.	**Gasperini** Manfredo - Capo Disegnatore - Serv. Costruzioni Roma.	**Gasperini** Manfredo - Applicato tecnico principale - Serv. Costr. Roma.
6ª	Rappresentante supplente	**De Sanctis** Gaetano - Applicato - Serv. Ragioneria Roma.	**De Sanctis** Gaetano - Applicato principale - Serv. Ragioneria Roma.
6ª	Delegato	**De Luca** Dott. Francesco - Applicato - Div. Lavori Bari.	**De Luca** Dott. Francesco - Applicato principale - Divisione Lav. Bari.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
9ª	Rappresentante supplente	**Colnaghi** Luigi - Portiere - Div. Lav. Milano.	**Colnaghi** Luigi - Usciere - Div. Lav. Milano.
10ª	Delegato supplente	**Giannini** Antonio - Capo Mag. di 2° gr. - Mag. App. Livorno.	**Giannini** Antonio - Capo Mag. di 1° gr. - Magazzino Approvvigionamenti - Livorno.
10ª	Id.	**Bianucci** Pietro - Capo Mag. di 2° gr. - Mag. Appr. Torino.	**Biannucci** Pietro - Capo Mag. di 1° gr. - Mag. Approv. - Torino.
14ª	Delegato	**Porciatti** Vittorio - Capo Sq. Cant. - Sez. Lav. Siena.	Dimissionario.
14ª	Delegato supplente	**Daddi** Giuseppe - Capo Sq. Cant. - Sez. Lav. Pisa Sud.	Nominato Delegato della Circoscr. di Firenze ed incaricato di espletare il mandato anche per quella di Bologna.
17ª	Id.	**Negri** Alessandro - Capo deposito di 3° gr. - Dep. Locomotive Palermo.	**Negri** Alessandro - Capo deposito di 2° gr. - Dep. Loc. Palermo.
27ª	Rappresentante supplente	**Margheri** Ettore - Capo Stazione di 2° gr. - Stazione Borgo S. Lor.	**Margheri** Ettore - Capo Stazione di 2° gr. - Stazione Livorno C.
28ª	Delegato supplente	**Danise** Arturo - Applicato Serv. Segret. Roma (Ufficio Biglietti).	**Danise** Arturo - Applicato principale - Serv. Segretariato Roma (Ufficio Biglietti).
30ª	Delegato	**Clemenza** Mariano - Applicato - Stazione Giarre-Riposto.	**Clemenza** Mariano - C. Gestione di 2° gr. - Stazione Giarre-Riposto.
31ª	Id.	**Pezzi** Giuseppe - Aiut. Applicato - Staz. Ravenna.	**Pezzi** Giuseppe - Applicato - Stazione Ravenna.
31ª	Id.	**De Pinto** Raffaele - A. Applicato - Stazione Albacina.	**De Pinto** Raffaele - Applicato - Stazione Albacina.
36ª	Id.	**Guarnieri** Lorenzo - Manovale - Stazione Firenze S. M. N.	**Guarnieri** Lorenzo - Manovratore - Stazione Firenze S. M. N.

Ordine di servizio N. 9v (C.).

Concessione eccezionale temporanea ai mietitori.

Sotto l'osservanza delle condizioni di applicazione della concessione speciale XI si concede ai mietitori regnicoli d'ambo i sessi che, durante il periodo dal 15 giugno dell'anno in corso, si recano a proprie spese, per la mietitura, in gruppi di almeno 5 persone o paganti per tali in una stessa località del regno o ne ritornano, la concessione della tariffa militare col bollo pei viaggi in 3ª classe.

La concessione è anche ammessa quando i mietitori, compiuto che abbiano il lavoro in una data località, invece di far ritorno alla loro residenza, debbano recarsi in altri luoghi sempre per ragioni del suaccennato lavoro.

I ragazzi d'ambo i sessi di età superiore ai 3 anni che accompagnassero i lavoratori, dovranno in ogni caso pagare il prezzo degli adulti.

Si avverte che sulle *richieste* nello spazio « Annotazioni » dovrà risultare la dichiarazione, (conviladata dal bollo del comune e dalla firma del Sindaco) che « i titolari viaggiano per lavori di mietitura e chiedesi quindi l'applicazione della tariffa militare col bollo ».

La concessione di cui il presente Ordine di servizio vale soltanto per i viaggi in servizio interno delle ferrovie lello Stato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 22.

Circolare N. 6v (M. C.).

Norme speciali e temporanee pei trasporti di esplosivi delle categorie 11ª, 13ª e 14ª e relativa tassazione.

I.

Esecuzione dei trasporti

In deroga del tutto eccezionale alle disposizioni dell'allegato 9 alle Tariffe, saranno da ammettersi a G. V. e parzialmente anche con treni viaggiatori, alle sottoindicate condizioni e fino a nuovo avviso, i trasporti di carri di esplosivi delle categorie 11ª, 13ª e 14ª, da effettuarsi sia per conto diretto del Ministero della Marina, sia per conto dei privati.

Per i trasporti delle categ. 11ª *e* 13ª *con treni viaggiatori, occorre, in ogni caso, la formale dichiarazione scritta del Ministero della Marina* (1) *che richieda esplicitamente l'impiego di tali treni.*

A) *Esplosivi della categ.* 11ª.

Potranno accettarsi:

1. - a G. V. in quantità superiori a Kg. 450 ed anche in più colli, purchè caricati in apposito carro;

2. con treni *viaggiatori* di qualsiasi specie, purchè:

a) il trasporto sia limitato a *un solo carro* se con treno *diretto* o *direttissimo*;

(1) Le norme che seguono riflettenti il trasporto d'esplosivi della categoria 11ª con treni viaggiatori e delle categ. 13ª e 14ª con treni merci a G. V. e straordinari celeri si estendono anche ai trasporti per conto del Ministero della Guerra.

b) il carico *non superi i due terzi* della portata del carro;

c) il carro (od i carri) sia distanziato dalla locomotiva, dai carri scorta, bagagliai e postali. In caso vi siano nel treno veicoli illuminati a gaz o ad acetilene, fra questi ed il carro (o gruppo di carri) esplosivi si dovrà intercalarne almeno uno non illuminato con tali sistemi;

d) il personale delle stazioni e di scorta ai treni sorvegli i carri esplosivi secondo quant'è prescritto per gli esplosivi delle categ. 12ª, 13ª e 14ª (art. 8 capov. 15 Istruzione per l'applicazione dell'allegato 9 alle Tariffe e art. 7 capov. 8 delle relative Norme);

e) i treni vengano fatti *precedere* e *seguire* dal *giunto* telegrafico;

f) siano scortati da un incaricato dell'Autorità Militare o della Ditta mittente, il quale prenderà posto in carrozza, munendosi, se dipendente dalla Ditta, di regolare biglietto;

g) preferibilmente e compatibilmente con le esigenze di servizio, siano impiegati carri senza freno o ne sia vietato l'uso

B) *Esplosivi delle categ.* 13ª *e* 14ª

Potranno accettarsi con treni merci a G. V. o con *appositi treni straordinari* aventi anche la velocità dei treni più celeri viaggiatori delle linee da percorrere, purchè:

a) il carro (od i carri) venga separato dagli altri com'è prescritto dalla Istruzione sopracitata, avvertendo che, in ogni caso, non dovrà trovarsi a contatto del carro esplosivi un veicolo eventualmente illuminato a gaz o ad acetilene;

b) i treni vengano fatti *precedere* e *seguire* dal *giunto* telegrafico;

c) siano scortati da un incaricato dell'Autorità Militare o della Ditta mittente, il quale prenderà posto in bagagliaio, munendosi, se dipendente dalla Ditta, di regolare biglietto.

C) *Esplosivi della categ.* 13ª (1).

Potranno accettarsi con treni viaggiatori di qualsiasi specie, purchè:

a) il trasporto sia limitato a *un solo carro* per treno;

b) il carico venga eseguito da personale specialista del mittente in conformità alle disposizioni generali ed in modo che i colli rimangano completamente immobilizzati;

c) il carro venga collocato in coda al treno, separato dai veicoli destinati ai viaggiatori da almeno un carro chiuso contenente sacchi di sabbia per non meno di tonn. 5 e non oltre i due terzi della portata (da provvedersi e da caricarsi in modo opportuno dal mittente). Quando siavi la locomotiva di spinta, fra questa e il carro esplosivi dovrà essere interposto almeno un altro carro chiuso vuoto o contenente materie inerti. Quando in composizione al treno sianvi altri carri vuoti o contenenti materie inerti, sarà bene disporre avanti e dietro il carro esplosivi gruppi costituiti sino a tre di detti carri, fermo restando che il suddetto carro di sabbia dovrà anche in tale caso immediatamente precedere quello esplosivi;

d) quando il carro esplosivi formi la coda del treno, il frenatore di coda occupi il freno del penultimo veicolo;

e) siano scortati da un incaricato dell'Autorità Militare o della Ditta mittente, il quale prenderà posto in carrozza, munendosi, se dipendente dalla Ditta, di regolare biglietto;

f) i treni vengano fatti *precedere* e *seguire* dal *giunto* telegrafico.

AVVERTENZE.

In quanto non sia diversamente disposto con le presenti Norme, per gli accennati trasporti dovranno essere rispettate tutte le disposizioni e le cautele vigenti al riguardo e contenute nell'alle-

(1) La categoria 13ª comprende le polveri, le dinamite, le munizioni cariche con dette, nonchè agli effetti di questi trasporti si intenderanno comprese le torpedini, mine sottomarine, ecc. cariche di detti esplosivi, ma senza innesco.

gato 9 alle Tariffe, e nelle relative Istruzioni e Norme, richiamando in particolare la scrupolosa osservanza di quelle sottoindicate:

i carri da utilizzarsi dovranno essere atti a viaggiare alla *velocità massima* che può essere raggiunta dai treni d'inoltro sino a destino;

i detti carri dovranno essere stati, in precedenza del carico, accuratamente visitati dal personale di verifica e riconosciuti in perfette condizioni di manutenzione e di lubrificazione, lasciando al mittente il tempo sufficiente per le constatazioni di sua spettanza;

indipendentemente dalla scorta dell'apposito incaricato, il personale del treno e delle stazioni dovrà vigilare diligentemente i trasporti stessi durante la corsa e nelle soste.

II.

Tassazione

1° - TRASPORTI EFFETTUATI DIRETTAMENTE DAL MINISTERO DELLA MARINA.

A) *Esplosivi della Categoria* 11ª.

Per questi trasporti eseguiti *con treni viaggiatori* sarà da applicarsi al peso *reale* la tariffa a G. V. delle merci (di cui a pag. 99 del « Regolamento pei trasporti militari »), con la sovratassa del 25% se l'inoltro ha luogo in tutto o parte del percorso con treni accelerati, ovvero del 50 % se ha luogo con treni diretti e direttissimi, con una tassazione minima corrispondente al peso di 3 tonnellate, quando il peso degli esplosivi fosse inferiore.

Se l'inoltro ha, invece, luogo *con treni merci a G. V.* dovrà similmente applicarsi l'anzidetta tariffa della G. V., ma senza sopratassa, fermo il minimo di 3 tonnellate.

B) *Esplosivi delle Categorie* 13ª *e* 14ª.

Se il trasporto ha luogo in carri isolati con gli *ordinari treni merci a G. V.*, dovrà essere applicata al peso reale la tariffa a P. V. (di cui a pag. 105 del « Regolamento pei trasporti militari ») *aumentata della sopratassa del 50 %*, avvertendo che il peso minimo tassabile dovrà essere di 3 tonnellate. Se il trasporto ha luogo con *apposito treno straordinario*, alla velocità dei treni diretti o direttissimi, dovrà applicarsi la tassazione come per gli esplosivi di 11ª categoria trasportati coi treni diretti o direttissimi, e cioè la tariffa per le merci a G. V. di cui a pag. 99 del detto « Regolamento » con la sopratassa del 50%.

Resta inteso che in tale ultimo caso, qualora pel limitato numero di carri la tassazione non raggiungesse la tassa minima per treno chilometro a G. V. aumentata della sovratassa del 50%, dovrà applicarsi tale tassa minima coll'aggiunta della detta sovratassa.

Per gli esplosivi della categoria 13ª da trasportarsi con treni viaggiatori si applica la tassazione come per gli esplosivi della categoria 11ª e cioè la tariffa per le merci a G. V. di cui a pag. 99 del suddetto Regolamento, con la sovratassa del 25 % pei treni accelerati e del 50 % pei treni diretti e direttissimi, da computarsi l'una e l'altra sul peso minimo di 3 tonnellate.

Uguale tassazione è da applicarsi al carro scudo contenente la sabbia.

2° - Trasporti effettuati da ditte autorizzate.

Esplosivi della Categoria 13ª (1).

In carro isolato *con treni merci a G. V.* - Si applica sul peso reale, salvo sempre il minimo di tre tonnellate, la tariffa del pubblico di cui l'allegato 9 alle tariffe, aumentata del 50%.

Con *treno speciale* ed alla velocità dei treni *diretti* o *direttissimi*. - Si applica il prezzo di L. 0,464 per tonnellata-chilo-

(1) Vedi nota a pagina 3.

metro, più il 50 % - salvo il peso minimo di tre tonnellate - subordinato tutto alla minima dell'articolo 6 delle tariffe, aumentata pure del 50%.

Con treni *viaggiatori*. - Si applica il prezzo di L. 0,464 per tonnellata-chilometro aumentato del 25 % se trattisi di treni accelerati, e del 50 % se trattisi di treni diretti o direttissimi, e per il peso minimo tassabile di tre tonnellate. Si dovrà inoltre applicare, per il peso della sabbia nel carro scudo, la tariffa speciale 2 serie C - G. V. aumentata, a seconda dei casi suddetti, del 25 % o del 50 %.

III.

Carteggio dei trasporti

I trasporti effettuati dall' Amministrazione della Marina avranno luogo a pagamento diretto in partenza od in arrivo; saranno scortati dai documenti prescritti pel pubblico, nonchè dalla apposita richiesta Mod. C, parte 3ª, e verranno scritturati cogli altri trasporti ordinari.

I trasporti spediti dalle Ditte avranno pure corso verso pagamento delle tasse esclusivamente in partenza e per essi le stazioni mittenti dovranno allegare agli ordinari documenti di trasporto la dichiarazione della autorità militare che ha autorizzata la spedizione.

In tutti i casi nei quali occorra l'impiego del carro scudo carico di sabbia, le stazioni di partenza dovranno farlo risultare sul documento di trasporto che riguarda il carro di esplosivi, con la annotazione « *Adoperato carro scudo con sabbia* ».

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÉ.

SENTENZE

Personale a paga giornaliera. - Giornate festive non lavorative. - Servizio effettivo. - Orario di lavoro. - Art. 7 del regolamento. - Art. 1 e 3 delle disposizioni competenze accessorie.

Il personale assunto sotto l'impero del regolamento del 1906, non può invocare l'art. 17 della legge 27 aprile 1905, n. 137 dettato a salvaguardia dei diritti di chi proveniva dalle cessate amministrazioni. E quindi gli agenti a paga giornaliera delle Officine del materiale mobile non possono pretendere la paga anche per le giornate festive non lavorative, perchè l'art. 7 del regolamento parlando di effettivo servizio ha voluto riferirsi al lavoro reale, alla presenza obbligatoria in servizio e non già al tempo trascorso dall'agente in completa inerzia a disposizione dell'amministrazione fuori del luogo del lavoro.

Non possono pretendere neppure il pagamento di due ore di lavoro straordinario al giorno in quanto la durata del lavoro ordinario sia fissata in dodici e non dieci ore, non potendosi nella specie invocare le norme del passato, ma unicamente quelle contenute negli articoli 1 e 3 delle disposizioni sulle competenze accessorie.

TRIBUNALE DI ROMA - Appello - Est. Felici. — Sentenza 8-26 marzo 1915 - Suma Carlo c. Ferrovie dello Stato.

OSSERVA IN FATTO

Che con atto 26 gennaio 1912 il fuochista Suma Carlo citava in giudizio innanzi alla locale III Pretura l'amministrazione delle ferrovie dello Stato per il pagamento di L. 1291, assumendo che codesta somma gli spettava a titolo di rimborso della metà paga

non corrispostagli nei giorni festivi decorsi dal 1909 a tutto il 1911; per due ore di lavoro straordinario giornaliero pure non corrispostogli da detta epoca e per premio del 40 su i rimborsi stessi. Poneva l'istante a base della sua richiesta il contenuto dell'art. 17 della legge 22 aprile 1905 n. 137, nonchè dell'art. 7 del regolamento del Personale, approvato con R. decreto del 22 luglio 1906, numero 417, facendo anche richiamo ad altre disposizioni, ivi contenute, ed a quelle su le competenze accessorie annesse al regolamento medesimo. Il Pretore però con sentenza 20-22 ottobre dello stesso anno respingeva la sua domanda. Contro tale giudicato il Suma, con atto 12 agosto 1914, produceva appello, convenendo l'amministrazione delle ferrovie innanzi a questo Tribunale per sentirne pronunciare la riforma con tutte le conseguenze di legge.

OSSERVA IN DIRITTO

Che l'appello di che trattasi tende al riconoscimento di un asserto diritto, secondo cui al Suma, addetto alle officine del materiale mobile, spetterebbe la intera paga per le giornate festive non lavorative, il compenso giornaliero per due ore di lavoro straordinario oltre le ore dieci normali e il premio relativo.

Trattasi adunque di una controversia prevalentemente di diritto, basandosi la medesima su l'interpretazione delle regole legislative e regolamentari dalle parti all'uopo invocate.

Prima però di discendere all'esame delle singole questioni, occorre tener presente quello che costituisce il presupposto, affinchè il profilo della causa resti ben determinato.

Dall'estratto matricola riguardante il Suma stesso è dato di stabilire, in modo non dubbio, che questi entrò in servizio il 10 settembre 1906, e cioè quando il regolamento del personale 22 luglio 1906 era già in vigore. Onde appare evidente la differenza profonda che corre tra il caso dell'appellante e quello portato in confronto del ferroviere Semeraro Nicola che proveniva dalle ferrovie Calabro Sicule e Meridionali.

Di vero la sentenza 11-31 luglio 1914 di questo Tribunale in grado di appello, veniva emessa a favore dello stesso Semeraro in

applicazione dell'art. 17 della legge 22 aprile 1905, per cui il personale proveniente dalle antiche Società doveva mantenere i gradi, gli stipendi, le paghe e gli avanzamenti stabiliti nei rispettivi ordinamenti, e non può di conseguenza in nessun modo affermarsi che trattasi di due cause identiche, le quali debbono essere risolute con gli stessi criteri e con le stesse disposizioni di legge. Nella specie invece non cade in discussione il detto art. 17, ma tutta la ragione del decidere sta nel significato che debba darsi al primo capoverso dell'art. 7 del regolamento 22 luglio 1906 e su l'applicabilità o meno dell'art. 3 delle disposizioni sulle competenze accessorie. L'art. 7 è così concepito: Lo stipendio o paga viene corrisposto agli agenti a mensualità maturate, fatta eccezione per il personale operaio delle officine di riparazione del materiale mobile e fuso, e delle squadre di rialzo e dei depositi, che è pagato a liquidazione maturata. Gli agenti a paga giornaliera sono di massima retribuiti solo per il tempo in cui prestano effettivo servizio, salve le eccezioni di cui nel presente regolamento e quelle che saranno stabilite con speciali disposizioni dal Comitato di amministrazione.

In base a tali norme l'appellante nel sostenere che dal 1° gennaio 1906 al 31 dicembre 1909 avrebbe avuto il trattamento che ora pretende in quanto le ferrovie in cotesti tre anni gli avrebbero corrisposto il salario per le prestazioni di cui sopra, reclama i rimborsi relativi dal 1910 all'epoca dell'atto introduttivo. La questione su l'interpretazione del ripetuto art. 7 non è nuova, giacchè altre volte è stato in modo discorde discussa, ritenendosi da alcuni che le parole: « effettivo servizio » si riferiscano alla reale prestazione d'opera: da altri invece che le stesse comprendono anche il tempo in attesa obbligatoria di ordini da parte della Amministrazione ferroviaria:

Un primo esame che si faccia, induce subito a ritenere che siffatte espressioni significhino effettivamente prestazione d'opera. Conviene infatti ricordare che codesta disposizione, dopo di avere enunciata la regola dello stipendio o della paga a mensualita maturate comprendente di conseguenza anche i giorni festivi, stabilisce l'eccezione che riguarda alcune categorie del personale operaio a paga giornaliera e con retribuzione solo per il tempo in cui prestano effettivo servizio, volendo così ben distinguere circa la paga la differenza tra agenti con diritto di stipendio anche pei giorni

festivi e quelli giornalieri, i quali in tanto sono pagati, in quanto lavorano, salvo le eccezioni del regolamento. Se si dovesse ritenere che questi ultimi abbiano diritto alla paga anche per le giornate di festa non lavorative, solo perchè anche allora si trovano a disposizione dell'amministrazione, non si intenderebbe la ragione ed il significato del capoverso stesso.

Comprendendo la importanza di tale rilievo si sostiene in contrario che codesto capoverso non ad altro si riferisca che ai casi eccezionali, quali quelli di congedo e malattia, si aggiunge poi che siasi voluto così distinguere lo stato di chi ha diritto alla temporanea interruzione di servizio da quello di coloro per i quali solo in via eccezionale viene fatta qualche concessione al di fuori dell'effettivo servizio. Ma a parte che siffatto criterio distintivo a base teorica, mal si concepisce in una norma regolamentare di carattere eminentemente pratico, in quanto prospetta i singoli diritti e doveri del personale ferroviario, ad ogni modo devesi riflettere che le successive concessioni, stabilite nel titolo V, si riferiscono non agli agenti a paga giornaliera soltanto, ma a tutti, compresi quelli stipendiati. E perciò non può ragionevolmente sostenersi che il capoverso già detto sia stato dettato per chiarire che nel caso in cui l'agente a paga giornaliera non si trovi a disposizione, non ha di regola diritto di essere retribuito, salvo le eccezioni di cui al regolamento, quando si sa che gli art. 25 e 27 con le necessarie graduali specificazioni regolansi i permessi di assenza per congedi e per malattia di tutti gli agenti. In altri termini se le norme dettate per i congedi, le assenze per malattie, gli esoneri, ecc. comprendono tutte le categorie di agenti stipendiati e a paga giornaliera, non si ravvisa il perchè nel capovevrso stesso si sarebbe dovuto fare la distinzione suaccennata. Ma per interpretare l'art. di che trattasi non basta soffermarsi a tali indagini, fa d'uopo invece por mente a tutte le altre disposizioni regolamentari che possono chiarirne il significato. Ed anzi tutto devesi riconoscere che le parole « *lavoro* » e « *servizio* » non sono sinonimi, ma rispondono, anche nella subietta materia, a due concetti diversi. Di vero nell'art. 1 delle disposizioni sulle competenze accessorie si dice che la durata giornaliera del lavoro ordinario comprende tanto i periodi di effettivo lavoro, quanto quello di semplice presenza obbligatoria in servizio. La importanza di tale regola è evidente, dappoichè chiarisce

sempre più il significato del servizio effettivo » di cui all'art. 7, stabilendo che questo si riferisce al lavoro reale, nonchè alla presenza obbligatoria in servizio, e non già al tempo trascorso dall'agente in completa inerzia a disposizione dell'amministrazione, fuori del luogo del lavoro.

Le stesse disposizioni su le competenze accessorie nella parte riguardante il lavoro straordinario, spiegano all'art. 10 che quegli agenti i quali nei giorni di festa non sono tenuti normalmente al lavoro, non sono per tali giorni pagati. Sembra che una interpretazione più chiara e più decisiva di questa non possa essere data al suesposto art. 7 e perciò sarebbe davvero eccessivo il voler confondere in un unico significato il lavoro con diritto a paga e la semplice inerte attesa in casa o altrove. La diversità inoltre tra quella che il regolamento, nell'art. 1 delle competenze, ha voluto chiamare « *presenza obbligatoria in servizio* », e l'espressione « servizio » che corrisponde allo stato in cui si trova ogni agente, quando non sia esonerato, sospeso o in aspettativa, sembra così manifesta da non potere essere discussa, dappoichè mentre la seconda si riferisce in special modo al vincolo di impiego per cui gli agenti debbano normalmente tenersi a disposizione delle ferrovie in conformità di quanto viene disposto dai regolamenti e dagli ordini di servizio (art. 9), la presenza suaccennata ha riguardo invece all'orario che, secondo trovasi detto nell'art. 3, deve fissare la durata del lavoro ordinario giornaliero. Lo stesso aggettivo che accompagna nel sopraripetuto art. 7 la parola « *servizio* » sta non soltanto a rafforzarne il significato, ma a distinguerlo da quella generica attività di servizio in cui di regola si trovano tutti gli agenti. Contro cotali argomentit che scaturiscono dalla ragione logica del trattamento degli agenti a paga giornaliera in confronto degli altri a stipendio o mensualità, nonchè dal significato delle espressioni « *effettivo servizio* » in rapporto a tutte le altre norme regolamentari, chi sostiene la tesi contraria oppone il contenuto degli articoli 5-8-23-24 che contemplano oneri speciali ai detti agenti: i quali da un lato debbono tenere o trasferire la residenza ove sia loro prescritto e sottostare ai cambiamenti di servizio che vengono loro assegnati, dall'altro canto non possono esercitare altri uffici, impieghi, commerci ecc. e neanche assentarsi dal servizio senza regolare permesso, per dedurne che di fronte a tali limitazioni cui non

sottostanno gli operai liberi, sarebbe eccessiva la mancanza di paga nei giorni festivi non lavorativi. Ma è facile rispondere che a codesti speciali doveri degli agenti ferroviari corrispondono altrettanti speciali vantaggi che derivano non solo dalla normale continuità e sicurezza del lavoro, ma dal potere usufruire anche di permessi di assenza per congedi, aspettative, ecc. con paga intera o ridotta che certamente agli altri non sono consentiti. Neanche sarebbe efficace il riflesso che venisse basato sul fatto che gli operai giornalieri vengono pagati a quindicina maturata, dappoichè trattandosi di una mera modalità, non è possibile farne derivare un diritto subiettivo che il regolamento non concede.

Così stando le cose ben può affermarsi che il Suma, retribuito nella sua qualità di agente a paga giornaliera, addetto alle officine, del materiale mobile per il tempo in cui prestava effettivo servizio, non poteva pretendere la paga per i giorni festivi non lavorativi. Siffatta questione, secondo si è detto, non manca di precedenti, e mentre una prima sentenza, 11 giugno 21 luglio 1913 della Corte di Appello di Catania nella causa Martino Francesco ed altri contro le ferrovie dello Stato, ebbe ad accogliere espressamente la tesi che il Tribunale ora riconosce per la più esatta, una successiva sentenza della Corte di Appello di Roma in data 28 agosto-13 settembre 1913 Loreto Aniello e litisconsorti contro l'Amministrazione Ferroviaria, per quanto vi fosse un'argomentazione prevalente a favore degli appellanti che provenivano dalle vecchie società concessionarie, volle pure discendere all'esame dell'art. 7 del regolamento del 1906 per sancire una diversa massima conforme all'assunto del Suma.

Senonchè la Corte di Cassazione, cui le ferrovie per la stessa causa fecero ricorso, nel riconoscere che lo Stato mediante l'art. 17 della legge 1905 aveva tenuto in rispetto il trattamento economico usato dalle precedenti amministrazioni ai suoi agenti, aggiungeva un inciso a proposito dell'art. 7 del regolamento, che non era più in discussione, dicendo : « questa norma potrà forse essere obbligatoria per gli operai nuovi, non provenienti dalle antiche amministrazioni ». Ed anche il Tribunale nel decidere l'appello, prodotto dal Semeraro Nicola, nel far richiamo alla suaccennata sentenza, 22 luglio-28 agosto 1913 della Corte di Appello di Roma non esitava a dire che l'interpretazione da questa data al ripetuto

art. 7 poteva sembrare ardita. L'appellante Suma a sostegno della sua tesi tiene a far rilevare che egli fino a tutto il 1909 sarebbe stato interamente pagato anche nei giorni festivi e che altri agenti, di grado a lui pari, sarebbero tuttora retribuiti con l'intera paga nei detti giorni e ne vuol dedurre che la stessa amministrazione delle ferrovie avrebbe interpretato l'art. 7 del regolamento nel senso da lui detto. Ora pur ammettendo, per sola ipotesi, che le ferrovie abbiano effettivamente corrisposto al detto agente quanto egli riferisce, evidentemente ciò costituirebbe non già una interpretazione, ma un errore o un abuso sempre riparabile. E perciò si appalesa inconcludente e superfluo il mezzo istruttorio al riguardo chiesto dallo stesso Suma.

Che passando alla seconda parte dell'appello riferentesi al preteso compenso di due ore di lavoro straordinario, in quanto la durata normale del lavoro per gli agenti addetti alla condotta delle caldaie a vapore sarebbe di dieci ore e non già di dodici, la questione relativa si presenta ancora più semplice. In riguardo, il Suma invoca la disposizione dell'art. 17 della legge del 1905 per sostenere che non potevano le ferrovie dello Stato alterare la condizione degli operai, e cioè pretendere una giornata lavorativa di dodici ore. Però se codesto articolo, conforme si è ripetuto, aveva valore per i vecchi agenti, cui lo stato ebbe cura di garantire anche il mantenimento degli stessi stipendi e delle stesse paghe che prima avevano, non può essere invocato da chi, come l'appellante, ha preso servizio non solo dopo la legge organica del 1905, ma anche dopo il regolamento del personale emanato nel 1906 per delega data dal potere esecutivo, giacchè in base soltanto alle norme ivi espresse restavano regolati i singoli rapporti degli agenti verso l'amministrazione. Il detto art. 17 si riferisce adunque ad una particolare posizione di favore stabilito per gli agenti delle antiche società passate alle dipendenze dello Stato, e non può essere estesa a regola generale in riguardo dei nuovi, per i quali non avrebbe alcun significato. Ugualmente il rilievo che le ferrovie hanno nelle varie leggi dal 1905 in poi sempre reso migliori le condizioni del personale, anzichè peggiorarle, non sposta i termini della controversia, ove si rifletta che dei vantaggi concessi deve aver certo usufruito anche il Suma. Circa la durata del lavoro, per gli agenti che come quest'ultimo, non si trovino nelle speciali condizioni di cui al summen-

zionato art. 77, la norma generale è data dall'art. 3 delle disposizioni sulle competenze ove leggesi: « per tutto il personale non considerato nell'articolo precedente la durata del lavoro ordinario giornaliero, non deve di regola, superare le 12 ore nelle 24 ecc. ». L'orario è poi precisato dalla circolare 26 giugno 1907. Il successivo regolamento 15 ottobre 1909 lungi dal contenere innovazioni o modifiche al precedente, non è che il complemento (art. 1) giacchè stabilendo l'orario normale giornaliero per alcuni dati agenti, fra i quali gli addetti alla condotta delle caldaie a vapore, non contiene un aggravio o una condizione nuova per i fuochisti, ma armonizza le disposizioni già date a traverso circolari, in virtù del ricordato art. 3.

Per quanto adunque l'appellante sostenga di avere avuto fino al 1909 un compenso giornaliero di due ore di lavoro straordinario, restano sempre le disposizioni suaccennate per vietare che gli sia corrisposta una retribuzione che non gli spetta.

Che dopo la interpretazione data alle espressioni « effettivo servizio » di cui all'art. 7 del regolamento 22 luglio 1906, non può non riconoscersi la infondatezza della terza parte della domanda, riguardante il premio che è la conseguenza delle altre due. L'articolo 166 delle disposizioni su le competenze accessorie che permette l'assegnazione di codesto compenso speciale stabilisce infatti che allora possa essere concesso, quando il lavoro relativo siasi verificata nel periodo di « *effettivo servizio* » il quale non può certo essere confuso con la inerte attesa fuori del luogo del lavoro. Che nel respingere, per le ragioni summentovate, il proposto appello, va il Suma condannato alle spese maggiori........ ecc.

ANNO VIII - N. 24

17 GIUGNO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti:

10 giugno 1915 — D. L. n. 825, col quale è vietata l'esportazione di altre merci dal Regno . . . . Pag. 351

30 maggio » — D. M. col quale sono confermati, per un triennio, due rappresentanti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'Assemblea generale del Consorzio autonomo del porto di Genova . . . . » 353

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di servizio n. 181. — Servizio merci italo-svizzero . . . . . . Pag. 643

Ordine di servizio n. 182. — Nomenclatura dei conti . . . . » 645

Ordine di servizio n. 183. — Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna . . . . » ivi

Ordine di servizio n. 184. — Servizio cumulativo con le Poste Svizzere . » 646

Ordine di servizio n. 185. — Servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara. - Aumenti di tariffa . . . . » ivi

Circolare n. 40. — Prontuari manoscritti delle distanze . . . . » 655

Circolare n. 41. — Trasporti di esplosivi . . . . » ivi

Comunicazioni. — Esclusioni dalle gare . . . . » 656

Roma, giugno 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . **Pag 163**
Massimario. . . . . **» 174**

DECRETO LUOGOTENENZIALE 10 *giugno* 1915, *n.* 825 *col quale è vietata l'esportazione di altre merci dal Regno.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visti i Regi decreti 1° agosto 1914, n. 758; 6 agosto 1914, n. 790; 28 ottobre 1914, n. 1186; 13 novembre 1914, n. 1232; 22 novembre 1914, n. 1278; 27 dicembre 1914, n. 1415; 31 gennaio 1915, n. 55; 7 febbraio 1915, n. 73; 23 marzo 1915, n. 297; 1° aprile 1915, n. 428; 15 aprile 1915, n. 468 e 6 maggio 1915, n. 586, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci e ne fu regolato il transito;

Sulla proposta del ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle merci delle quali fu vietata l'esportazione coi Regi decreti 1° agosto 1914: n. 758; 6 agosto 1914, n. 790; 28 ottobre 1914, n. 1186; 13 novembre 1914, n. 1232; 22 novembre 1914, n. 1278; 27 dicembre 1914, n. 1415; 31 gennaio 1915, n. 55; 7 febbraio 1915, n. 73; 23 marzo 1915, n. 297; 1° aprile 1915, n. 428; 15 aprile 1915, n. 468 e 6 maggio 1915, n. 586, sono aggiunti tutti i prodotti alimentari tanto freschi quanto preparati, dei quali non sia stata vietata l'esportazione coi precitati decreti.

S'intende pure vietata l'esportazione dei prodotti fatti in tutto o in parte con l'impiego di materie prime di vietata esportazione o con prodotti derivati da tali materie.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — SONNINO — DANEO — ZUPELLI
VIALE — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO MINISTERIALE 30 *maggio* 1915, *col quale sono confermati, per un triennio, due rappresentanti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'Assemblea generale del Consorzio autonomo del porto di Genova.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Viste le leggi 12 febbraio 1903, n. 50 e 28 giugno 1906, n. 291 per la istituzione del Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova;

Visto il decreto ministeriale 30 maggio 1912, con cui furono confermati per un triennio, quali rappresentanti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'Assemblea generale del consorzio suddetto, i signori comm. ing. CESARE ROTA, Ispettore superiore delle ferrovie dello Stato e comm. ing. FRANCESCO DE ROBERTO, Capo servizio presso la Direzione generale delle ferrovie predette, conservando il primo di essi le funzioni di revisore tecnico di cui all'art. 26 della citata legge 12 febbraio 1903;

Visto il decreto ministeriale 15 settembre 1914, con cui, in sostituzione del defunto comm. ing. CESARE ROTA, fu nominato il comm. ing. VINCENZO CAPELLO, Capo servizio presso la predetta Direzione generale;

Su proposta del Direttore generale delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Sono confermati per un triennio, a decorrere dal 1° luglio 1915, quali rappresentanti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'Assemblea generale del suddetto Consorzio, i signori comm. ing. VINCENZO CAPELLO e comm. ing. FRANCESCO DE RO-

BERTO, Capi servizio presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Al comm. ing. VINCENZO CAPELLO sono inoltre confermate le funzioni di revisore tecnico di cui al citato art. 26 della legge 12 febbraio 1903, n. 50.

Roma, addì 30 maggio 1915.

Il Ministro

CIUFFELLI

Ordine di servizio N. 181. (C.).

Servizio merci italo-svizzero.

(Vedi ordine di servizio N. 144-1915).

Colla data del 16 giugno 1915 sono da introdursi le seguenti modificazioni ed aggiunte nella Parte II-A della tariffa diretta italo-svizzera:

Pag. 10 del 2° supplemento — Le note « (2) e (4) », relative a trasporti di uova e di pollame destinati a Genève-Cornavin, vanno completate come appresso: « *in partenza da Forlì, Lugo, Russi e Modena* ».

Pag. 101-105 *a* — *Tariffa eccezionale N. 3 P. V.* (ristampata col 2° supplemento) — Aggiungere le seguenti nuove stazioni coi relativi prezzi:

		a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*
Glovelier . . .	Chiasso .	1.59	1.53	1.59	1.48	1.59	1.59	—
	Pino . .	1.46	1.40	1.46	1.35	1.47	1.47	—
	Iselle . .	1.21	1.16	1.21	1.13	1.30	1.25	—
Konolfingen-Stalden	Chiasso .	1.31	1.28	1.31	1.23	1.31	1.31	—
	Pino . .	1.17	1.14	1.17	1.10	1.18	1.18	—
	Iselle . .	0.83	0.76	0.83	0.76	0.85	0.84	—
Linthal	Chiasso .	1.33	1.30	1.33	1.25	1.33	1.33	—
	Pino . .	1.19	1.16	1.19	1.12	1.20	1.20	—
Murg	Chiasso .	1.27	1.24	1.27	1.19	1.27	1.27	—
	Pino . .	1.13	1.10	1.13	1.06	1.14	1.14	—

Pag. 149 e 155 — *Tariffa eccezionale N. 14 P. V.* (ristampata col 2° supplemento) — Per le seguenti stazioni rettificare i prezzi com'è qui sotto indicato:

Lanzenhäusern - Iselle . . . Serie *a* frs. 1.74 in 1.77

Schwarzenburg - » » » 1.76 in 1.81

Pag. 180 — *Tariffa eccezionale N. 24 P. V.* (ristampata col 1° supplemento) — Aggiungere la seguente nuova stazione coi relativi prezzi:

		a	*b*
Cossonay-gare. . . .	Iselle	1.75	1.53

Pag. 184-200 *a* — *Tariffa eccezionale N. 26 P. V.* (ristampata col 2° supplemento) — Per le seguenti stazioni rettificare i prezzi com'è qui sotto indicato:

Cressier (Fribourg)-Cormondes	-	Iselle	Serie	*b*	frs.	1.13	in	1.12
Ferenbalm-Gurbrü	-	»	»	»	»	1.01	in	1.04
Gross-Wabern	-	»	»	»	»	0.97	in	0.96
Gümmenen	-	»	»	»	»	1.09	in	1.03
Lanzenhäusern	-	»	»	»	»	1.02	in	1.04
Marin-Epagnier	-	»	»	*a*	»	1.97	in	1.67
			»	*b*	»	1.52	in	1.13
Riedbach	-	»	»	»	»	1.01	in	1.00
Schwarzenburg	-	»	»	»	»	1.03	in	1.05
Sugiez	-	»	»	»	»	1.13	in	1.12
Toffen	-	»	»	*a*	»	1.96	in	1.56

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 182. (R.).

Nomenclatura dei conti.

Dal 1° luglio 1915 andrà in vigore la nuova nomenclatura dei conti per l'anno finanziario 1915-1916.

A cura del servizio Ragioneria sarà provveduto alla relativa distribuzione ai Servizi ed Uffici.

Ordine di servizio N. 183. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi ordine di servizio N. 112-1915).

A datare dal 1° giugno 1915, la stazione di Sanluri della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde ha assunto la nuova denominazione di Sanluri-Reali.

In conseguenza, opportuna modificazione deve essere fatta negli allegati n. 1, 2 e 4 alla Parte I e nell'allegato n. 6 alla Parte II delle Condizioni e tariffe valevoli per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi compreso il nome della stazione di Sanluri.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 184. (C.).

Servizio cumulativo con le Poste Svizzere.

(Vedi ordine di servizio N. 174-1915).

In seguito ad analoga comunicazione fatta dalla Direzione generale delle Poste Svizzere, si partecipa che la riduzione dei prezzi alla tariffa provvisoria da e per la Gran Bretagna, via Basilea-Dieppe, di cui l'Ordine di servizio N. 174-1915, deve considerarsi come non avvenuta.

Rimangono invece in vigore le altre modificazioni ed aggiunte portate dallo stesso Ordine di servizio.

Dovranno pertanto essere ripristinati, con effetto immediato, i prezzi che già figuravano nella predetta tariffa provvisoria ristampata col 3° supplemento alla Tariffa pel servizio cumulativo colle Poste Svizzere (edizione 16 luglio 1913).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 185. (C.).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Suzzara-Ferrara. - Aumenti di tariffa.

A principiare dal 21 giugno 1915, in seguito agli aumenti di tariffa già in vigore nel servizio interno della ferrovia Suzzara-Ferrara, pei trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia stessa saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

a) *Viaggiatori a tariffa ordinaria.*

L'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze, provvederà in tempo utile alla sostituzione dei biglietti in servizio cumulativo a

destinazione fissa esistenti in fornitura alle stazioni ed agenzie interessate.

b) Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Nel prospetto formante l'allegato N. 1 al presente Ordine di servizio, sono indicate le nuove quote e le rispettive tasse minime relative al percorso sulla ferrovia Suzzara-Ferrara pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Tale prospetto sostituisce quello (portante il N. 15) di cui alla pagina 31 dell'Allegato N. 5 all'Ordine di servizio N. 171-1913 che conseguente resta abrogato.

c) Concessioni speciali e trasporti militari per viaggiatori e bagagli.

Nella parte « Avvertenze » dell'Allegato A al « Prontuario « dei servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie pel trasporto « dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed « al regolamento pei trasporti militari (edizione 1 luglio 1913 »), alla pagina 11, di contro all'indicazione della ferrovia Suzzara-Ferrara, modificare le tasse minime per spedizione dei bagagli, come segue:

L. 0.80 per le concessioni speciali A e IX;

L. 0.60 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;

L. 0.55 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Nell'Allegato *B*, al detto prontuario, tutti i prezzi relativi alle stazioni della ferrovia Suzzara-Ferrara sono da sostituirsi con quelli indicati nell'unito prospetto Allegato N. 2.

Le stazioni e le agenzie fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta, dovranno versarli all'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo.

d) Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Per i trasporti a grande velocità (compresi i giornali) ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la

ferrovia Suzzara-Ferrara dovranno essere applicati, per il percorso della detta ferrovia, i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità (giornali, numerario e preziosi, merci e veicoli, bestiame e feretri); aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria (merci, veicoli e bestiame).

Tali aumenti avranno effetto dalla data del 21 giugno 1915 per i trasporti in affrancato in partenza dalle stazioni della Rete dello Stato e per quelli in assegnato in partenza dalle stazioni della ferrovia Suzzara-Ferrara.

Gli aumenti stessi che sono da applicarsi anche pei trasporti effettuati in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, saranno riscossi suppletivamente in base ad apposite tabelle, che verranno distribuite alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Gli aumenti in questione si devono computare sull'importo totale delle tasse di trasporto spettanti alla ferrovia Suzzara-Ferrara, compresi i diritti fissi escluse però le tasse accessorie come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, ecc.

In relazione a quanto precede, a pag. 63 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » in fine al punto « Tariffe applicabili » deve essere aggiunto il N. B. di cui l'allegato N. 3 al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato N. 1 all'Ordine di servizio N. 185-1915.

FERROVIA SUZZARA-FERRARA

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli ecc. ecc. è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Ferrara alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Bondeno	18	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.65	0.75	0.80	0.90	8.852	0.40	0.40
Felonica Po	28	0.40	0.40	0.45	0.55	0.70	0.85	1.00	1.10	1.25	1.40	13.77	0.70	0.40
Magnacavallo. . . .	42	0.40	0.40	0.65	0.85	1.05	1.25	1.45	1.65	1.90	2.10	20.655	1.05	0.65
Poggio Rusco. . . .	48	0.40	0.50	0.75	0.95	1.20	1.45	1.65	1.90	2.15	2.40	23.606	1.20	0.75
Sermide.	33	0.40	0.40	0.50	0.65	0.85	1.00	1.15	1.30	1.50	1.65	16.221	0.85	0.55
Dal transito di Suzzara alle seguenti stazioni o viceversa														
Bondeno	65	0.40	0.65	1.00	1.30	1.60	1.95	2.25	2.60	2.90	3.20	32.367	1.60	0.95
Felonica Po	54	0.40	0.55	0.80	1.10	1.35	1.60	1.90	2.15	2.40	2.70	26.587	1.35	0.80
Magnacavallo. . . .	41	0.40	0.40	0.60	0.85	1.05	1.25	1.45	1.65	1.85	2.05	20.163	1.05	0.65
Pegognaga.	9	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	4.426	0.40	0.40
Poggio Rusco. . . .	35	0.40	0.40	0.55	0.70	0.90	1.05	1.20	1.40	1.55	1.75	17.213	0.90	0.55
Quistello	23	0.40	0.40	0.40	0.45	0.60	0.70	0.80	0.90	1.05	1.15	11.311	0.60	0.40
S. Benedetto Po. . .	16	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.50	0.55	0.65	0.75	0.80	7.868	0.40	0.40
Schivenoglia	30	0.40	0.40	0.55	0.60	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.50	14.754	0.75	0.50
Sermide.	49	0.40	0.50	0.75	1.00	1.20	1.45	1.65	1.95	2.20	2.45	24.098	1.20	0.75

(1) **Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.40; Cani: per spedizione L. 0.40; Velocipedi: per macchina L. 0.40.**

PREZZI da riscuotersi per il percorso della ferrovia SUZZARA-FERRARA ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
Bondeno	Suzzara-Ferrara	Ferrara	18	1.50	1.05	0.70
		Poggio Rusco	31	2.55	1.80	1.20
		Suzzara	65	5.35	3.75	2.45
Felonica Po	»	Ferrara	28	2.30	1.65	1.10
		Poggio Rusco	20	1.65	1.15	0.75
		Suzzara	54	4.40	3.15	2.05
Ferrara	»	Poggio Rusco	48	3.95	2.75	1.80
		Suzzara	82	6.70	4.75	3.10
Magnacavallo	»	Ferrara	42	3.45	2.40	1.60
		Poggio Rusco	7	0.60	0.45	0.30
		Suzzara	41	3.35	2.35	1.55
Pegognaga	»	Ferrara	74	6.05	4.25	2.80
		Poggio Rusco	26	2.15	1.55	1 —
		Suzzara	9	0.75	0.55	0.40
Poggio Rusco	»	Ferrara	48	3.95	2.75	1.80
		Suzzara	35	2.85	2.05	1.30
Porotto	»	Ferrara	6	0.50	0.40	0.30
		Poggio Rusco	43	3.50	2.45	1.65
		Suzzara	77	6.25	4.45	2.90
Quistello	»	Ferrara	60	4.90	3.45	2.25
		Poggio Rusco	12	1.00	0.70	0.50
		Suzzara	23	1.90	1.30	0.90

Allegato N. 2 all' Ordine di Servizio N. 185-1915.

rasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali

riffa ciale per erai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.55	0.70	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.677	4.556
1 —	1.10	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55	8.055	7.8467
1.95	2.35	1.75	1.20	2.30	1.65	1.20	16.8896	16.4528
0.90	1.05	0.75	0.55	1 —	0.75	0.50	7.2755	7.0873
0.65	0.75	0.55	0.35	0.75	0.55	0.35	5.1968	5.0624
1.70	2 —	1.45	1 —	1.90	1.35	1 —	14.0313	13.6684
1.50	1.75	1.30	0.85	1.75	1.25	0.85	12.4723	12.1497
2.35	3 —	2.15	1.50	2.90	2.10	1.50	21.3068	20.7558
1.35	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.75	10.9132	10.631
0.25	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	1.8188	1.7718
1.30	1.50	1.10	0.75	1.50	1.05	0.75	10.6534	10.3779
2.20	2.65	1.90	1.35	2.60	1.90	1.30	19.22816	18.7308
0.85	1 —	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	6.7558	6.58112
0.30	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	2.33856	2.27808
1.50	1.75	1.30	1.85	1.75	1.25	0.85	12.4723	12.1497
1.10	1.30	0.95	0.70	1.25	0.95	0.60	9.0944	8.8592
0.25	0.25	0.20	0.15	0.25	0020	0.15	1.559	1.5187
1.35	1.55	1.10	0.80	1.55	1.10	0.80	11.173	10.8841
2.25	2.80	2.05	1.45	2.75	2 —	1.35	20.007	19.4902
1.85	2.15	1.60	1.10	2.10	1.55	1.05	15.5904	15.1872
0.40	0.45	0.35	0.25	0.45	0.30	0.25	3.11808	3.0374
0.75	0.85	0.60	0.45	0.80	0.60	0.45	5.9763	5.8217

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl
1	2	3	4	5	6	7
S. Benedetto Po	Suzzara-Ferrara	Ferrara	66	5.40	3.80	2.4
		Poggio Rusco	19	1.60	1.10	0.7
		Suzzara	16	1.30	0.95	0.6
Schivenoglia	»	Ferrara	52	4.25	3.—	2.—
		Poggio Rusco	5	0.45	0.35	0.2
		Suzzara	30	2.45	1.75	1.1
Sermide	»	Ferrara	33	2.70	1.90	1.2
		Poggio Rusco	15	1.25	0.90	0.6
		Suzzara	49	4.—	2.80	1.8
Suzzara	»	Ferrara	82	6.70	4.75	3.1
		Poggio Rusco	35	2.85	2.05	1.3
Vigarano Pieve	»	Ferrara	9	0.75	0.55	0.4
		Poggio Rusco	39	3.20	2.25	1.5
		Suzzara	73	6. —	4.20	2.7

Tariffa peciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.95	2.40	1.75	1.25	2.35	1.65	1.20	17.1494	16.7059
0.60	0.75	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.9369	4.8092
0.50	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	4.15744	4.0499
1.60	1.90	1.35	1.—	1.85	1.35	0.95	13.5116	13.1622
0.20	0.20	0.20	0.15	0.20	0.20	0.15	1.2992	1.2656
0.95	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	7.7952	7.5936
1.05	1.25	0.85	0.60	1.20	0.85	0.60	8.5747	8.3529
0.50	0.55	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	3.8976	3.7968
1.55	1.80	1.30	0.95	1.75	1.25	0.85	12.732	12.4028
2.35	3.—	2.15	1.50	2.90	2.10	1.50	21.3068	20.7558
1.10	1.30	0.95	0.70	1.30	0.95	0.60	9.0944	8.8592
0.30	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	2.3385	2.2780
1.25	1.45	1.05	0.75	1.45	1.—	0.75	10.1337	9.8716
2.15	2.65	1.90	1.35	2.60	1.85	1.30	18.968	18.4777

Allegato N. **3** *all'Ordine di Servizio N. 185-1915.*

(*Da aggiungere a pag.* 63 *del* « *Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza — edizione* 1° *aprile* 1915 — » *in fine al punto* « *Tariffe applicabili* »).

N. B. — Per i trasporti a grande velocità (compresi i giornali) ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara devono essere applicati, per il percorso della detta ferrovia, i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità (giornali, numerario e preziosi, merci e veicoli, bestiame e feretri);

aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria (merci, veicoli e bestiame).

Gli aumenti stessi, che sono da applicarsi anche pei trasporti effettuati in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, sono da riscuotersi suppletivamente in base ad apposite tabelle.

Gli aumenti in questione si devono computare sull'importo totale delle tasse di trasporto spettanti alla ferrovia Suzzara-Ferrara, compresi i diritti fissi, escluse però le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, ecc.

Circolare N. 40. (C.).

Prontuari manoscritti delle distanze.

In seguito alla disabilitazione della stazione di Livorno Centrale dai trasporti in arrivo a piccola velocità ordinaria a carro completo per conto della ditta Fratelli Rizzauti, di cui l'Ordine di servizio n. 131-1915, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti di valori, feretri, merci, ecc. (ediz. aprile 1914), di contro al nome della stazione suddetta, a pag. 54 progressivo n. 13, occorre depennare la distanza virtuale ed il relativo richiamo (2).

Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 5 *e* 22.

Circolare N. 41. (M).

Trasporti di esplosivi.

(Vedi ordini di servizio N. 2-1910 e 132-1914).

A parziale modificazione dell'art. 8, capov. 11 dell'Istruzione per l'applicazione dell'allegato 9 delle Tariffe (art. 7, capov. 8, delle Norme relative), si ammette che soltanto il carro che immediatamente precede e quello che immediatamente segue il carro od i carri di esplosivi (cat. 12ª, 13ª e 14ª) siano chiusi, carichi di materie inerti oppure vuoti, e che, a completare i due gruppi prescritti di tre carri ciascuno, vengano utilizzati carri scoperti vuoti o carichi di materie inerti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 18, 19, 20 e 21.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 22 maggio 1915, n. 148 del ministro della guerra, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il Calzaturificio « Baby » esercìto dalla società in accomandita semplice Ettore Giorgio Bruschetti con sede in Bologna, via Orbi, n. 103 e il suo gerente Ettore Giorgio Bruschetti, dottore in chimica.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 25 maggio 1915, n. 150, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta fratelli Alliata, con sede in Lesa, esercente stabilimenti di sfilacciatura, filatura e maglifici e i signori Alliata Francesco, Giuseppe, Luigi, Giovanni, Emilio, Antonio e Carlo di Luigi, proprietari della ditta stessa.

Esclusione dalle gare. — Sino a giugno 1917 la ditta Virgilio Puccinelli e sino a giugno 1916 la ditta Alcibiade Ambrogi restano escluse dal fare offerte per contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Contratto di trasporto (Pellicole cinematografiche). - Bagaglio. - Perdita. - Indennizzo.

È inammissibile ogni mezzo di prova tendente a stabilire il prezzo di acquisto della merce ed il preteso patto di esclusività nello sfruttamento della medesima (nella specie: pellicole cinematografiche), poichè tali elementi sono estranei alla determinazione del giusto prezzo corrente dovuto dal vettore come indennizzo della perdita della merce, a norma delle vigenti tariffe ferroviarie (1).

CORTE DI APPELLO DI VENEZIA, sentenza 7-20 aprile 1915 (est. Malliani) - Ditta Bernardino c. FF. SS.

FATTO.

Nel 14 febbraio 1913 veniva spedito ad Udine, da Milano, per mezzo delle Ferrovie dello Stato, un collo bagaglio alla Ditta Ruggero Bernardino e C., collo contenente tre pellicole di cinematografo, e che veniva rinvenuto nella stazione di Udine, soltanto il giorno 9 marzo 1913.

Per la ritardata resa e per l'indennizzo conseguente spettante alla Ditta sunnominata, vi fu corrispondenza fra essa e l'Amministrazione ferroviaria, la quale dapprima limitava la indennità al proporzionale rimborso delle tasse di trasporto.

(1) V. per analogia sentenza Trib. Sulmona 3-16 febbraio 1912 nel Boll. 1912-401.

La Ditta Ruggero Bernardino e C., nel 24 giugno 1913, la quale si era già accordata coll'Amministrazione ferroviaria per ritirare una delle tre pellicole, pretendeva giusto il suo ricorso, per le altre due il pagamento di L. 2460, quale prezzo di fabbrica, e ciò non avendo ottenuto, colla citazione del 20 agosto d. a., conveniva davanti al R. Tribunale di Udine, l'amministrazione medesima, perchè fosse dichiarata tenuta a pagarle la detta somma coll'interesse in ragione del 5% annuo dal 27 febbraio 1913, spese rifuse: sentenza provvisoriamente esecutiva.

In seguito a questa citazione, il capo dell'Ufficio legale delle ferrovie dello Stato, scriveva al rappresentante in causa dell'attrice (lettera 28 ottobre 1913 n. 34308 registrata per la produzione ad Udine il 27 aprile 1914) facendo rilevare, che i prezzi praticati per la merce di che trattasi, erano o di L. 1.25 al metro, o di L. 1.50 quando l'acquisto viene fatto con esclusività per qualche Regione, il che dalla fattura non risultava: osservando, che l'amministrazione sarebbe stata tenuta a pagare il costo delle due pellicole, (di metri 518 una, di metri 712 l'altra), L. 1537.50 più le spese accessorie di lite e gli interessi dal giorno della citazione. E perciò pregava, che se l'attrice non avesse accettata la proposta, che si faceva in via di transazione, se ne spiegassero le ragioni, per sottoporle alla Direzione Generale, cui solo sarebbe spettato di autorizzare il pagamento.

Contestata la causa, l'attrice proponeva in subordine alla domanda principale di pagamento, la prova per testimoni che in questa sede tale e quale ripropone (1).

La convenuta domandava, invece opponendovisi, che sospeso il giudizio sul merito e sulle spese, fosse disposta perizia, che in fatto il Tribunale dispose, colla sentenza 27-30 giugno 1914 e

---

(1) 1° Vero, che le due films rifiutate e giacenti presso la stazione di Udine, vennero all'attrice mandate dalla Ditta Augusto Ferretti & C. e comprese da questa nella fattura 8 febbraio 1913;

2° Vero, che il prezzo convenuto ed esposto per la pellicola cinematografica «Più forte del bene» lunga m. 712, fu di L. 1424, e quello dell'altra pellicola «Ebbrezza mortale» lunga m. 518 fu di L. 1036;

3° Vero, che per dette films si concedeva all'attrice l'esclusivo diritto di rappresentazione nella Lombardia, Veneto e Friuli.

all'oggetto di esaminare le due *films*: « *Più forte del bene* », ed « *Ebbrezza mortale* », giacenti alla stazione ferroviaria di Udine ed ivi pervenute, per spedizione fattane da Milano il 14 febbraio 1913 e previ i rilievi del caso determinare il valore in Udine al 9 marzo 1913, calcolandolo sulla base del prezzo corrente delle *films* cinematografiche della stessa natura, qualità e importanza di quelle in presentazione; ed in difetto di un valore corrente, valutarne il prezzo reale al tempo e luogo di arrivo.

Contro di questa Sentenza, non notificata, appellava la Ditta attrice colla citazione 25 luglio 1914, e discussa la causa alla udienza 23 marzo 1915 furono prese le conclusioni riferite nel proemio.

DIRITTO.

Ritenuto, che la questione verte unicamente sul quanto di indennità da essere corrisposta alla Ditta appellante, la quale invoca il disposto dell'art. 138 delle tariffe ferroviarie in corrispondenza con l'articolo 405 secondo capoverso del codice di commercio, perciocchè la merce le fu spedita come bagaglio, mentre l'altra parte intende sia applicato il disposto dell'art. 140 delle tariffe medesime, che si riferisce alla prima parte del detto art. 408 e al precedente art. 36. Ritenuto, che la pretesa dell'appellante che gli sia corrisposto quale indennità il prezzo di fattura è resistita dalle disposizioni della legge, perchè, secondo il succitato art. 140 il vettore deve il prezzo corrente della merce, nel luogo e nel tempo in cui avrebbe dovuto effettuarsene la riconsegna; con che è escluso, che per la determinazione dell'indennità possa farsi ricorso alla fattura, la quale è documento, che interessa unicamente il venditore ed il compratore, nei rapporti fra i quali il vettore è estraneo.

Nè a sorreggere l'assunto dell'appellante può mettersi innanzi com'egli mette, l'argomento, che le pellicole essendo state spedite come bagaglio, e come bagaglio avendo pagato, debbono essere garantite dalle norme regolanti la riconsegna dei bagagli. Perciocchè a questo argomento contrasta il fatto, che nella specie, era stata dichiarata la merce spedita come bagaglio, quando invece, la indennità giusta gli art. 136 delle tariffe ferroviarie e 405

secondo capoverso del Cod. di comm. deve corrispondersi, giusta il presunto valore del bagaglio, da determinarsi *secondo le particolari circostanze del fatto, quando il contenuto del bagaglio non è dichiarato.*

Ritenuto, che quindi bene avvisò il primo giudice, che dovesse l'indennità, nel soggetto caso, determinarsi ai termini dei combinati articoli 405 suddetto nella sua prima parte e 140 delle tariffe ferroviarie e ben fece a respingere la prova testimoniale, di cui i due primi capitoli, osservando, che coefficienti del tutto estranei non potessero concorrere nella determinazione della indennità, e in ispecie, l'interesse del compratore a consegnare quella determinata merce, interesse il quale avrebbe potuto influire nella determinazione del prezzo; ma dovevasi, escludere nella determinazione della indennità. A ragione ancora lo stesso giudice non ammetteva il capitolo terzo testimoniale, per gli stessi motivi, perchè, vale a dire, la esclusività della rappresentazione era condizione del contratto di compra vendita, elemento che fra venditore e compratore, poteva essere stato considerato, nella determinazione del prezzo: ma estraneo per questo nella determinazione del prezzo giusto o corrente, dovuto quale indennità dal vettore.

Osservava a questo proposito l'appellante, che questo diritto di esclusione era stato riconosciuto dall'amministrazione ferroviaria, nella già citata lettera del 28 ottobre 1913, e che perciò egli ne aveva offerta, col detto terzo capitolo, la prova, da doversi ammettere. La lettera, però, della quale si è già riportato il tenore dettata dal capo dell'Ufficio legale, e quindi da chi, *non aveva facoltà di obbligare l'amministrazione ferroviaria,* come nella lettera stessa era dichiarato, dopo di avere esposto al procuratore in causa dell'attrice, quali fossero i prezzi correnti delle *films*, senza o con esclusività per qualche regione, avanzava una proposta di transazione, che avrebbe, se fosse stato il caso, dovuto venire approvata da chi ne aveva autorità; ciò che non può essere considerato, come si pretende, il riconoscimento del diritto di esclusiva. E perciò devesi confermare anche la reiezione del detto capitolo terzo testimoniale.

Ritenuto, che pel disposto dell'articolo 38 del Cod. di comm., applicabile nella specie, come già si è dimostrato, nè potendosi il giusto prezzo, o il prezzo corrente delle pellicole, cinematografiche, determinare dai listini di borsa, o dalle mercuriali, era doveroso di *ammettere la proposta prova peritale,* quale appunto quella fonte di prova, che a termini dello stesso art. 38 è da reputarsi attendibile.

Per questi motivi: respinge l'appello.

Danni alle persone. - Attraversamento dei piazzali delle stazioni. - Permesso di accesso. - Investimento. - Responsabilità del committente per l'operato del commesso e suoi limiti.

L'autorizzazione di accedere ai piazzali di stazione e di attraversare i binari di manovra data a persona estranea all'Amministrazione da un agente ferroviario, sia pure con la funzione di capo stazione, esclusivamente a fine privato per ragione d'interesse particolare o famigliare, non per ragioni di servizio ed a causa di servizio, in esplicazione delle funzioni di capo della stazione, potrà implicare la responsabilità personale dell'agente che diede tale autorizzazione, qualora ne sia derivato danno alla persona cui l'autorizzazione era stata concessa, ma non può implicare mai di per sè stessa la responsabilità dell'ente ferroviario.

CORTE DI APPELLO DI ROMA, sentenza 20-30 marzo 1915 (est. Ciotola) - Ferrovie Stato c. Onofri Raffaele.

RITENUTO IN FATTO.

Il 30 maggio 1913 Onofri Luisa, giovanetta di 16 anni, attraversava insieme alla moglie dell'applicato delle ferrovie Rinaldo Funari, presso il quale trovavasi allogata come domestica, il piazzale interno della stazione di Roma-Trastevere; nel raggiungere però il quinto binario fu investita da una colonna di carri in movimento, che retrocedevano per raccordarsi ad altri fermi, rimanendo schiacciata ed uccisa sul colpo.

Onofri Raffaele, padre della Luisa, con citazione 22 gennaio 1914 convenne in giudizio innanzi al Tribunale di Roma l'amministrazione delle ferrovie di Stato per ottenere il risarcimento di tutti i danni da lui patiti in dipendenza della morte della figlia, assumendo che l'evento doloroso fosse avvenuto per colpa del personale ferroviario.

Nel proporsi la causa l'Onofri, a giustifica della promossa azione, articolò e dedusse dei capitoli di prova testimoniale diretti a stabilire la colpa degli agenti ferroviari e quindi la responsabilità dell'amministrazione. Le ferrovie di Stato invece contestarono ogni loro responsabilità, opponendosi alla ammissione della chiesta prova sostenendo che il fatto era tutto da attribuirsi alla Onofri, che violando apposite disposizioni regolamentari erasi indebitamente introdotta nel recinto della stazione, attraversando per di più senza alcuna attenzione e precauzione, i binari dove si eseguivano delle manovre, che neppure poteva fondarsi la responsabilità sul permesso ed autorizzazione dato dal Funari alla fanciulla, e sull'insufficienza di agenti adibiti alla manovra, non implicando siffatta circostanza colpa imputabile all'amministrazione, perchè il permesso stato dato dal Funari nello interesse proprio al di fuori della sua qualità di dipendente dell'amministrazione e fuori l'opera delle mansioni attribuitegli e perchè il numero richiesto del personale di manovra è prescritto ad assicurare il movimento dei treni e non la tutela degli estranei i quali per legge hanno l'obbligo di tenersene lontani.

Il Tribunale con sentenza del 14 luglio 1914 sui due rilievi opposti dall'amministrazione, osservò che l'esame del primo, quello cioè riflettente il fatto imprudente della Onofri, trovava sede più opportuna di esame dopo lo espletamento della prova, allora soltanto potendosi stabilire se e sino a qual punto, il fatto imprudente della danneggiata riuscisse ad eliminare, ed attenuare la responsabilità delle ferrovie; mentre il secondo si manifestava infondato, giacchè l'operato del Funari si riconnetteva indissolubilmente e necessariamente alle sue attribuzioni, intanto potendo esso autorizzare il transito attraverso le rotaie nell'interno della stazione, in quanto egli per l'appunto era preposto come capo stazione a Trastevere.

Eliminati dalla prova gli articoli relativi al modo come erasi verificato l'infortunio, su cui non vi era alcuna divergenza, pel resto, per quanto riferivasi alla responsabilità degli agenti, ammise la prova testimoniale dedotta, rinviando all'esito ogni ulteriore provvedimento.

Avverso questa sentenza dall'amministrazione ferroviaria, con atto del 14 settembre 1914 è stato proposto appello, deducendosene l'ingiustizia e l'erroneità, e perchè i capitoli di prova ammessi sarebbero irrilevanti e non influenti alla decisione del merito, e perchè indebitamente la sentenza stessa fu munita di clausola di esecuzione provvisoria, mentre trattandosi di causa civile non ricorreva alcuna condizione per cui dalla legge era consentito quel provvedimento.

In udienza dai procuratori di entrambe le parti comparse si presero le conclusioni superiormente trascritte.

DIRITTO.

Attesochè due addebiti sostanzialmente si sollevano dalla difesa dell'amministrazione delle ferrovie alla sentenza del 1° giudice. Si obbietta, che dati i fatti come erano stati esposti nella stessa domanda avversaria l'azione promossa dall'Onofri avrebbe dovuto senz'altro respingersi, rimanendo del tutto esclusa ogni responsabilità vuoi diretta, vuoi indiretta dell'amministrazione, il luttuoso avvenimento dovendo attribuirsi al fatto e colpa della giovinetta, la quale, trasgredendo le disposizioni regolamentari, erasi arbitrariamente introdotta nel piazzale della stazione e per di più senza alcuna circospezione ed avvedutezza, erasi inoltrata sui binari ove si eseguiva una manovra. Si soggiunse che il preteso affermato permesso dato alla donna dal Funari, non capo stazione ma semplicemente applicato delle ferrovie, di poter liberamente attraversare il piazzale interno della ferrovia non varrebbe a scagionarla da ogni colpa ed in ogni modo non riuscirebbe ad impegnare la responsabilità dell'amministrazione, il Funari avendo in quel riscontro agito per un fine proprio privato e non per ragioni delle sue mansioni e nello esplicamento delle stesse,

Attesochè il primo addebito non risulta fondato ed attendibile. L'Onofri sostiene e sostenne che l'evento dannoso venne a verificarsi per l'irregolarità della manovra che si eseguiva dagli agenti ferroviari, col non compiersi a seconda le disposizioni regolamentari, ed a tal fine propose la prova per testimoni. Ora se effettivamente la manovra era eseguita in un modo abusivo ed irregolare ed in contrasto ai regolamenti, e dalla trasgressione alle norme regolamentari venne a determinarsi l'infortunio, non potrebbe contrastarsi la responsabilità dell'amministrazione stabilita e sanzionata dalle tassative disposizioni degli articoli 1151 e 1153 Codice civile. Nè l'eventuale concorso della colpa della vittima è sufficiente ad escludere la responsabilità dell'amministrazione, imperocchè se per l'obbligo di legge e per principio di ragion naturale ciascuno è tenuto al risarcimento del danno cagionato col suo fatto illecito e di quello delle persone di cui deve rispondere, la colpa del danneggiato non viene a scusare e ad escludere quella del danneggiante, e non esercita nè può esercitare altra influenza che solo nella misura del risarcimento, in tal caso non altro indennizzo essendo ripetibile che quello soltanto corrispondente alla responsabilità altrui. La pretesa delle ferrovie che basta l'ingresso abusivo nel recinto di una stazione e qualsiasi imprudenza di chi vi circola per escludere la responsabilità dell'Amministrazione è troppo assoluta per essere giuridica.

Il fatto illecito di un individuo non lo mette per ciò solo fuori legge e non esonera gli altri dall'obbligo di non ledere. E se delle norme sono prescritte ed imposte in determinati lavori pericolosi, queste norme sono dettate appunto a garanzia e tutela non solo degli agenti, ma altresì degli imprudenti ed anche di chi abusivamente trovasi sul luogo.

E l'amministrazione potrebbe sottrarsi da ogni responsabilità solo accertando che i suoi dipendenti vi si attennero, e non in alcun modo diedero ingiusta causa al fatto dannoso. Bene adunque considerò il Tribunale che, solo dopo l'espletamento della prova dedotta, poteva discutersi se il fatto imprudente addebitato alla giovinetta, valesse e fino a qual punto ad eliminare od attenuare la responsabilità dell'amministrazione.

Nè rende inammissibile la prova l'osservazione che non vennero specificate le disposizioni regolamentari che si dicono violate.

L'Onofri nei diversi articoli formulati non si limitò a lamentare la violazione dei regolamenti, ma indicò e specificò distintamente quei fatti costituenti trasgressione alle norme regolamentari. L'amministrazione in possesso di quei regolamenti avrebbe potuto produrli per dimostrare che le pretese violazioni non sussistono nei modi normali.

L'azione adunque proposta non poteva respingersi e la prova, offerta come lo fu, essere ammessa. L'amministrazione a sua volta in via di riprova potrà accertare come la manovra venne in realtà a svolgersi. E più che con la prova contraria, con l'esibizione del relativo regolamento (documento di carattere generale e pubblico) potrà stabilire che le prescrizioni di rigore per la manovra dei treni si riferiscono a quelle che si svolgono nei luoghi di accesso per il pubblico, sui binari di corsa pei treni, e non si estendono a quella parte del piazzale (5° binario) di servizio esclusivo delle ferrovie, dove ogni accesso estraneo è rigorosamente vietato.

Attesochè il secondo addebito al contrario presenta fondamento giuridico. Ormai non più si discute, essendo concordi la dottrina e la giurisprudenza, che le pubbliche amministrazioni rispondono del fatto degli agenti preposti ad un dato ufficio o servizio solo nei casi in cui costoro arrechino danni occasionati dalle funzioni ed attribuzioni loro demandate per legge e per regolamenti, e non quando gli agenti medesimi agiscono in una cerchia meramente privata, estranea ad ogni rapporto di diritto pubblico. Tale teorica trova piena giustifica nelle norme di diritto pubblico, riflettenti lo svolgimento delle attività delle pubbliche amministrazioni, che disciplinano e sanzionano poteri, facoltà ed attribuzioni dei funzionari e dipendenti, ed altresì nelle norme di diritto comune che limitano la responsabilità dei committenti pel fatto dei commessi all'esercizio delle incombenze alle quali li hanno destinati e quelle dei rappresentanti e mandanti nei confini della concessa rappresentanza o mandato. L'autorizzazione adunque data dal Funari alla giovanetta Onofri di poter attraversare liberamente il piazzale della Stazione, anche che si voglia ritenere il Funari non semplice applicato ferroviario, ma facente funzione di capostazione, non potrebbe implicare giammai da sola la responsabilità dell'amministrazione, e neppure escludere il concorso nel triste avvenimento della colpa di altri, stante l'età della stessa

appena sedicenne, circostanza incontroversa, giacchè quell'autorizzazione non venne data per ragion di servizio ed a causa di servizio ed in applicazione delle funzioni di capostazione, ma esclusivamente a fine privato, per ragioni di interesse particolare e famigliare, per espletare con maggiore sollecitudine i servizi occorrenti alla famiglia. E pertanto se l'infortunio venne a determinarsi soltanto per quella autorizzazione, imprudentemente concessa per l'inesperienza a causa dell'età della fanciulla, la responsabilità potrebbe essere del Funari, che col suo fatto colpevole vi avrebbe dato causa, ma non potrebbe farsi risalire all'amministrazione. Erroneamente adunque il Tribunale dichiarò che anche in questa ipotesi era da ritenersi la responsabilità dell'amministrazione, e ammise come influenti e pertinenti i capitoli di prova richiesti. Su tal punto deve di conseguenza rettificarsi la emessa sentenza escludendosi dalla prova disposta i capitoli 3° e 4° del tutto inutili ed inefficaci alla risoluzione della controversia.

Attesochè non fa d'uopo fermarsi a discutere il motivo di appello relativo alla concessa clausola di provvisoria esecuzione appena enunciata nell'atto di appello e non più ripetuta nella comparsa conclusionale. La clausola in vero non poteva essere consentita, la natura del giudizio essendo evidentemente civile, obbiettivamente e subbiettivamente, come azione di danni per colpa aquiliana contro la pubblica amministrazione per rapporti non riflettenti atti di commercio, e non concorrendo alcuna delle condizioni prescritte dall'art. 363 procedura civile. Se nonchè dato l'esito del giudizio, dovendo nel complesso in gran parte eseguirsi la prova disposta, non altra influenza potrà avere la erronea concessione della clausola, che solo in ordine alle maggiori spese originate dai capitoli di prova rimasti esclusi i soppressi.

Sul che potrà provvedersi colle spese al definitivo. Che dovendo proseguirsi il giudizio innanzi al 1° giudice, per poter convenientemente ripartire le spese a secondo la rispettiva soccumbenza delle parti, tenuto conto specialmente che con l'appello si tendeva al completo rigetto della domanda avversaria, si dimostra opportuno riunire i provvedimenti sulle spese al merito e rinviarli al definitivo.

Per questi motivi la Corte, uditi i procuratori delle parti senza attendere ad ogni altra istanza, eccezione e difesa, fa diritto all'appello interposto dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato con l'atto del 14 settembre 1914 avverso la sentenza del 14 luglio precedente; e per l'effetto in parziale modifica ai sensi ed in conformità delle premesse considerazioni, esclude dalla prova disposta i capitoli 3° e 4°.

Conferma pel resto l'appellata sentenza.

MASSIMARIO

Personale. - Bando di concorso esterno. - Pubblicazione nella G. U. - Ricorso al Consiglio di Stato. - Termini e decadenza.

È irrilevante la circostanza che un bando di concorso non sia stato pubblicato negli ordini generali dell'amministrazione, come è scritto nell'articolo 57 della legge 7 luglio 1907 n. 429, per dedurne che, in difetto di tale pubblicazione, il termine d'impugnativa non ha cominciato mai a decorrere, dal momento che trattavasi non di un concorso interno, ma di un concorso pubblico il cui bando andava pubblicato non già negli ordini generali che gli estranei non hanno obbligo di conoscere, bensì nella Gazzetta Ufficiale *la quale costituisce per tutti mezzo legale di notificazione. (Impugnativa proposta da molti aiutanti applicati avverso il bando di concorso 25 settembre 1913 per 800 posti di applicato a L. 1500).*

CONSIGLIO DI STATO, IV Sezione - Decisione 27 marzo-16 aprile 1915 — Visioli Cesare ed altri c. FF. SS.

Processo per falso e truffa. - Rappresentanza dell'amministrazione, parte civile. - Falso in atto pubblico. - Bollettino di consegna.

I funzionari del Servizio legale delle ferrovie in virtù dell'articolo 79 del R. decreto 28 giugno 1912 n. 728, purchè consti della loro qualità, non hanno bisogno di mandato per assumere la rappresentanza e la difesa dell'amministrazione innanzi a qualsiasi

Magistratura anche nei casi nei quali a termini delle vigenti leggi occorra un mandato speciale (1).

Il falso commesso in un bollettino di consegna costituisce vero e proprio falso in atto pubblico.

CASSAZIONE PENALE - sentenza 1° marzo 1915 — Magnani Luigi e P. M. ricorrente.

(1) V. sentenza 2 settembre 1910. - Boll. 1911-63.

ANNO VIII - N. 25

21 GIUGNO 1915

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si publica il giovedì

NDICE

Parte prima. — Leggi e Decreti

27 maggio 1915 — D. L. col qualeil gr. uff. ing. Raffaele De Cornè è stato ominato Direttore generale delle ferrovie ello Stato . . . . Pag. 355

3 giugno 1915 — D. L. n. 858, colquale viene esteso ad alcune categorie di persoile avventizio delle ferrovie dello Stato il trattmento stabilito per gli impiegati avventizielle altre Amministrazioni dello Stato col R. ecreto 13 maggio 1915 n. 620. . . » 356

13 » » — D. L. n. 871, coquale l'Amministrazione delle ferrovie ello Stato è autorizzata ad assumere in quatà di avventizi, agenti ferroviari già provvis di trattamento di quiescenza . . » 358

Parte seconda. — Ordini generali Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Comunicato. . . . . Pag. 657

Ordine di servizio n. 186. — Variazine ai prezzi di alcuni biglietti per viaggi circolari . . . . » 658

Ordine di servizio n. 187. — Estensine del servizio merci a Roma Tuscolana . . . . » 662

Circolare n. 42. — Compartimenti riervati . . . . » ivi

Circolare n. 43. — Trasporti a domiilio . . . . » 663

Appendice n. 1 *all'Istruzione n. 5-193*. — Documenti per la liquidazione delle indennità di buonusita, dei sussidi annui temporanei e degli assegni alimentari vitlizi . . . . » 669

Roma, giugno 1915 — Tip. Editrice Nazionale. - C. 80.

Parte terza. — Ordini di servizio e circolari di durata determinata:

Circolare n. 7v. — Proroga di validità delle carte di circolazione scadenti il 30 giugno 1915 rilasciate ai Rappresentanti e Delegati del personale ferroviario . . . . Pag. 63

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag 177

DECRETO LUOGOTENENZIALE 27 *maggio* 1915 *col quale il gr. uff. ing. Raffaele De Cornè è stato nominato Direttore generale delle ferrovie dello Stato.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto 24 gennaio corrente anno, col quale fu conferito al gr. uff. ingegnere Raffaele De Cornè, presidente di Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, l'incarico di reggere la direzione generale delle ferrovie dello Stato;

Visto l'articolo 4 della legge 7 luglio 1907, N. 429;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il gr. uff. ingegnere Raffaele De Cornè è nominato, a decorrere dal 1° giugno 1915, direttore generale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente Nostro decreto.

Dato a Roma, addì 27 maggio 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE, *n.* 858, *del* 3 *giugno* 1915, *col quale viene esteso ad alcune categorie di personale avventizio delle ferrovie dello Stato il trattamento stabilito per gli impiegati avventizi delle altre Amministrazioni dello Stato col R. decreto* 13 *maggio* 1915, *n.* 620.

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce poteri straordinari al Governo;

Visto il R. decreto 13 maggio 1915, n. 620, che stabilisce il trattamento per gli impiegati avventizi dello Stato richiamati alle armi;

Ritenuta l'opportunità di accordare parità di trattamento, come si è fatto per gli impiegati di ruolo, ad alcune categorie del personale avventizio delle ferrovie dello Stato, le quali sono assunte in conformità di norme già determinate e prestano servizio continuativo;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il trattamento di cui all'art. 2 del R. decreto n. 620 del 13 maggio 1915 è esteso alle seguenti categorie di personale avven-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 153 del 18 giugno 1915.

tizio in servizio delle ferrovie dello Stato all'atto del richiamo alle armi;

a) avventizi assunti con regolare atto di sottomissione per funzioni continuative di capo squadra operai, operaio, aiuto operaio, manovale e cantoniere, e di cui il paragrafo 1° dell'art. 2 del vigente regolamento del personale delle ferrovie dello Stato approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 317;

b) avventizi assunti con regolare atto di sottomissione per la costruzione di nuove linee e per lavori in conto patrimoniale su linee in esercizio;

c) avventizi in funzioni continuative addetti all'esercizio ferroviario ed iscritti nella categoria dei non sistemabili nel personale di ruolo;

d) avventizi assunti con regolare atto di sottomissione in funzioni continuative per l'esercizio delle ferrovie secondarie sicule;

e) avventizi di cui ai paragrafi 1° e 2° dell'articolo 5 del regolamento del personale navigante delle ferrovie dello Stato, approvato con R. decreto 25 giugno 1914, n. 707, imbarcati con regolare contratto d'arruolamento, e quelli non sistemabili a ruolo di cui all'art. 86 del regolamento stesso, pure imbarcati come sopra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE, *n.* 871, *del* 13 *giugno* 1915, *col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, in qualità di avventizi, agenti ferroviari già provvisti di trattamento di quiescenza.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per supplire alla mancanza di personale che fosse per risultare dallo attuale stato di guerra ha facoltà di assumere, in qualità di avventizi straordinari, anche agenti ferroviari già esonerati e provvisti di trattamento di quiescenza, dei quali, a proprio giudizio insindacabile, ritenga potersi valere utilmente per le esigenze del servizio.

Art. 2.

L'assunzione avrà luogo a giornata in base a speciali convenzioni, anche soltanto verbali, senza altro obbligo per l'Amministrazione che quello di corrispondere la mercede nei singoli casi

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 156 del 22 giugno 1915.

pattuita per le sole giornate durante le quali verrà prestato effettivamente servizio.

Oltre la corresponsione della mercede, gli agenti conserveranno per intero il godimento degli assegni di riposo già loro liquidati, anche nei casi esclusi dall'art. 10 della legge 19 luglio 1862, n. 722, e potranno in qualunque momento essere licenziati senza obbligo di preavviso e senza che il servizio prestato in qualità di avventizi venga computato o possa conferire loro alcun diritto agli effetti dei trattamento di pensione o a quelli della legge 19 giugno 1913, n. 641, o di altre disposizioni legislative e regolamentari riguardanti il personale ferroviario.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 giugno 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

COMUNICATO

Nel comunicare la seguente lettera di S. E. il Capo di Stato maggiore dell'esercito, sono ben lieto di vedere riconosciuto ed altamente apprezzato il contributo dato dall'Amministrazione ferroviaria alla esecuzione del piano di guerra così felicemente iniziato, e mentre ringrazio tutto il personale per l'opera utile ed efficace svolta, ho piena fiducia che esso continuerà ed intensificherà le sue prestazioni nel supremo interesse della Patria.

« *Al Signor Comm. Ing. Raffaele De Cornè*
« *Direttore generale delle ferrovie dello Stato*
« *ROMA* »

« *Il movimento ferroviario per la mobilitazione e la radunata* « *dell'esercito — predisposto dalla dipendente Direzione dei tra-* « *sporti — ha potuto svolgersi con grande regolarità ed esattezza* « *per la volonterosa e intelligente azione esecutiva di tutti gli* « *organi di codesta vasta Amministrazione, e per il sentimento* « *di abnegazione e di patriottismo che ha animato tutti i suoi com-* « *ponenti, dai più alti funzionari ai più umili agenti.*

« *L'ottimo risultato ottenuto è poi indubbiamente tanto più* « *commendevole, quando si considerino le condizioni d'esercizio* « *particolarmente difficili delle nostre ferrovie longitudinali ai* « *valichi appenninici — aggravate dalla necessaria esclusione della* « *litoranea adriatica — ed i limitati impianti delle stazioni della* « *zona prossima al confine Nord-Orientale, e quando si tenga* « *conto che così complesso movimento fu predisposto in tempo bre-* « *vissimo, e si riuscì a compierlo senza adottare lo speciale orario* « *militare, mantenendo quasi inalterato l'ordinario servizio dei*

« *treni viaggiatori, con evidente ed enorme vantaggio per la vita*
« *del Paese.*

« *Con vera e grande soddisfazione la S. V. Ill.ma deve con-*
« *siderare l'opera compiuta, in un momento così solenne per la*
« *nostra Patria, dalle ferrovie dello Stato, le quali — sotto la Sua*
« *ben degna direzione — hanno corrisposto nel modo più completo*
« *alla fiducia dell'Esercito e del Paese, recando — colla rapida*
« *ed ordinata esecuzione dei movimenti di mobilitazione e di radu-*
« *nata — un contributo prezioso ed indispensabile alla esecuzione*
« *iniziale del piano di guerra prestabilito.*

« *Esprimo quindi alla S. V. Ill.ma il mio più alto compia-*
« *cimento per l'azione svolta da codesta Amministrazione e La*
« *prego di rivolgere a mio nome un vivissimo encomio a tutto il*
« *personale da Lei dipendente.*

« *Con particolare osservanza,*

« *Il Capo di Stato maggiore dell'esercito*
« *L. CADORNA* ».

Ordine di servizio N. 186. (C.).

Variazione ai prezzi di alcuni biglietti per viaggi circolari.

(Vedi ordini di servizio n. 287 e 383-1914).

Dal 1° giugno 1915 i prezzi dei biglietti pel viaggio circolare XXXII e dei Circolari Sud delle Alpi n. 8, 10 e 11, notificati rispettivamente con gli Ordini di servizio n. 287 e 383-1914, sono stati rettificati in conformità a quelli risultanti dai prospetti allegati al presente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 186-1915.*

PROSPETTO

indicante i prezzi dei biglietti circolari (Viaggio XXXII) applicabili dal 1° giugno 1915

ITINERARIO	PREZZI		
	I	II	III
XXXII normale	251.75	158.95	—
XXXII speciale da Ala (1)	254.35	160.95	—
XXXII speciale da Chiasso	251.75	158.95	—
XXXII speciale da Luino	251.75	158.95	—
XXXII speciale da Modane.	254.05	160.75	—
XXXII speciale da Pontebba	251.75	158.95	—
XXXII speciale da Udine	251.75	158.95	—
XXXII speciale da Ventimiglia . . .	251.75	158.95	—
XXXII speciale da Peri	251.75	158.95	—
XXXII speciale da Desenzano Lago . .	252.75	159.65	—

(1) Attualmente è sospeso il rilascio.

Biglietti circolari

Prezzi applicabili

Numero del viaggio	Serie A Ventimiglia Modane		Serie B Ventimiglia Luino		Serie BB Ventimiglia Chiasso	
	I classe	II classe	I classe	II classe	I classe	II classe
8	253.80	160.55	252.65	159.65	252.63	159.65
10	253.80	160.55	252.05	159.25	251.35	158.85
11	253.80	160.55	250.65	158.45	249.95	157.85

Allegato **B** *all' Ordine di servizio n. 186-1915.*

al sud delle Alpi

dal 1° giugno 1915.

SERIE C Ventimiglia Domodossola		SERIE D Modane Domonossola		SERIE E Modane Luino		SERIE EE Modane Chiasso		SERIE F Chiasso Domodossola	
I classe	II classe	I classe	II classe	I classe	II classe	I classe	II classe	I classe	II classe
—	—	—	—	252.90	159.85	252.90	159.85	—	—
—	—	—	—	252.90	159.85	252.90	159.85	—	—
252.65	159.65	252.90	159.85	252.90	159.85	252.90	159.85	251.75	158.95

Ordine di servizio N. 187. (M. e C.).

Estensione del servizio merci a Roma Tuscolana.

(Vedi Ordine di servizio n. 250-1910).

Dal giorno 1° luglio 1915 vengono soppresse le limitazioni vigenti per il servizio merci a piccola velocità ordinaria nella stazione di Roma Tuscolana e perciò da tale data la stazione stessa resta abilitata senza eccezioni anche ai trasporti a P. V. O. in servizio interno e cumulativo italiano.

In conseguenza di quanto sopra nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato », edizione giugno 1914, a pagina 50, nella colonna 10, si dovrà togliere alla lettera O di fronte al nome di Roma Tuscolana il richiamo (13) e cancellare in calce la corrispondente annotazione.

Nella Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio 15 marzo 1915, a pag. 8, l'indicazione LVe di fronte al nome di Roma Tuscolana dovrà essere sostituita con Ve.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Circolare N. 42. (M. S.).

Compartimenti riservati.

Con riferimento al punto 2 delle Istruzioni allegate all'Ordine generale n. 5-1915 (Boll. uff. n. 21), dalla data della presente circolare è riammessa la concessione, sia a pagamento che gratuita, di compartimenti riservati, in tutti i treni, esclusi quelli percorrenti le linee Bologna-Padova e Verona-Venezia e le linee al nord di quest'ultima.

Rimangono in vigore le disposizioni di cui la circolare numero 39-1915 (Boll: uff. n. 23); conseguentemente anche per le linee sopra indicate potrà essere fatta la concessione del compartimento riservato per viaggi dei Principi e delle Principesse Reali, dei Cavalieri dell'Ordine Supremo della SS. Annunziata e dei Ministri e Sotto segretari di Stato in carica.

Saranno altresì tenuti validi, anche per le linee suindicate, i permessi di compartimento riservato per un solo viaggio, rilasciati posteriormente all'Ordine generale n. 5-1915, e le speciali autorizzazioni che venissero in seguito rilasciate dalla direzione generale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 43. (C.).

Trasporti a domicilio.

Col giorno 30 giugno 1915 cesserà il servizio dei trasporti a domicilio tra la stazione di Recco e le località di Uscio, Avegno e Ruta, fermo restando il servizio stesso tra la detta stazione di Recco ed il comune omonimo.

Col giorno medesimo cesserà pure il suindicato servizio nelle stazioni di Potenza Inferiore, Potenza Superiore e Taggia.

Col giorno 1° luglio 1915, nelle località risultanti dall'unito prospetto, verranno modificati gli attuali prezzi e condizioni per la presa e consegna delle merci a domicilio.

Nel prospetto medesimo sono indicate le varianti da introdursi nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio » edizione 1912, e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche » edizione 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Allegato alla Circolare N. 43-1915.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

“ Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio „

(Edizione 1912)

Alle pagine 13 e seguenti, di fianco di nomi delle stazioni di Acqui, Aquila, Avenza e relative località, Bolzaneto e relative località, Bordighera, Cagli, Carrù, Ceva, Chiari, Cotrone, Cuneo, Domodossola e la località di Masera, Fossano, Levanto, Montepulciano, Nizza Monferrato, Novi Ligure, Ormea, Ospedaletti Ligure, S. Margherita Ligure e le relative località, Sarzana, Terni, Tortona, Trino Vercellese e Viareggio, esporre nella colonna 1 l'indicazione « 1ª e 2ª » e, di fianco al nome di Ventimiglia, soltanto quella « 1ª ».

A pag. 28 esporre nella colonna 1, di fianco al nome della stazione di Recco, l'indicazione « 1ª e 2ª » e cancellare i nomi ed i relativi prezzi delle località di Uscio, Avegno e Ruta.

Alla pagina 27 cancellare i richiami: « Potenza Inferiore - Vedi pag. 36 » e « Potenza Superiore vedi pag. 36 » ed alla pag. 36 cancellare tutte le indicazioni relative alle due stazioni. A pag. 32 cancellare tutte le indicazioni relative alla stazione di Taggia.

Alle pagine 13 e seguenti sostituire le attuali indicazioni esposte per le stazioni di Albenga, Alessandria, Asti, Busalla, Chieri, Corigliano Cal., Giulianova, Loano, Milazzo, Novara, Parma, Piacenza, Rapallo, Rivarolo Ligure, Sondrio e Soresina, con quelle sottosegnate:

Avvertenza a pag. 12	STAZIONI	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	Albenga . . .	0.15	—	0.10	0.15	0.25	0.50	0.20	0.25	0.50	0.20	0.20	
1ª e 2ª	(*) Alessandria (2) .	0.15	—	0.15	0.25	0.40	0.90	0.40	0.30	0.90	0.25	0.30	
1ª e 2ª	(*) Asti (2) . .	0.15	—	0.30	0.15	0.30	0.60	0.25	0.30	0.60	0.15	0.25	
1ª e 2ª	Busalla. . . .	0.10	—	0.10	0.25	0.25	0.40	0.15	0.20	0.40	0.15	0.20	
1ª e 2ª	Chieri	0.15	—	0.30	0.20	0.40	0.70	0.30	0.40	0.70	0.20	0.30	
1ª e 2ª	(*) Corigliano Calabro	—	0.30	0.20	0.10	0.60	0.80	0.50	0.60	0.80	0.35	0.50	
1ª e 2ª	(*) Giulianova	0.15	—	0.30	0.25	0.30	0.60	0.20	0.30	0.60	0.30	0.20	
1ª e 2ª	(*) Loano. . .	0.15	—	0.25	0.15	0.25	0.50	0.20	0.25	0.50	0.20	0.20	
1ª e 2ª	(*) Milazzo	—	0.25	0.15	0.15	0.25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

1ª e 2ª	(*) Novara . .	0.15	—	0.30	0.15	0.40	0.50	0.20	0.45	0.80	0.30	0.40	I limiti di spazio sono costituiti come appresso: Dalla stazione G. V. e P. V. alla città; ai sobborghi di S. Andrea fino all'altezza dello Scalo Nord-Milano; S. Martino fino al passaggio a livello della ferrovia Torino-Milano e Viale Roma; S. Agabio fino alla cinta daziaria e Corso XXIII Marzo, fino all'altezza della strada del Cimitero; esclusi i cascinali di campagna e le case di nuova costruzione le cui strade non fossero completamente sistemate.
1ª e 2ª	(*) Parma (1) .	—	0.25 (3)	0.30	0.20	0.60	1.20	0.35	0.50	1.20	0.30	0.35	
1ª e 2ª	(*) Piacenza (1)	—	0.20	0.25	0.20	0.50	0.80	0.35	0.40	0.80	0.25	0.30	
1ª e 2ª	(*) Rapallo . .	0.15	—	0.10	0.15	0.30	0.60	0.20	0.30	0.60	0.20	0.25	
1ª e 2ª	Rivarolo Ligure (Inf. e Sup.)												
1ª e 2ª	Id. per Certosa	0.15	—	0.35	0.15	0.40	0.90	0.30	0.40	0.90	0.30	0.30	Sono escluse le altre frazioni del comune.
1ª e 2ª	Id. per Teglia.												
1ª e 2ª	(*) Sondrio (3).	0.10	—	0.30	0.20	0.35	0.60	0.20	0.25	0.50	0.20	0.20	Gli stessi prezzi sono applicabili ai trasporti provenienti dalla ferrovia Sondrio-Tirano o in destinazione della medesima.
1ª e 2ª	(*) Soresina . .	0.10	—	0.30	0.15	0.35	0.70	0.20	0.35	0.70	0.20	0.20	

Alla pag. 13 cancellare in calce le note (2) e (3) ed esporre la seguente nuova nota (2): « (3) Per i colli indivisibili superanti il peso di Kg. 150 non è obbligatoria la presa e consegna ai piani superiori o sotterranei ».

Alla pag. 26 aggiungere la seguente nota: « (1) Per i colli indivisibili superanti il peso di un quintale, i prezzi vengono aumentati del 30 % ».

MODIFICAZIONI

al "Prontuario generale delle distanze chilometriche"

(Edizione 1914)

Alla pag. 47, colonna 14, di fianco ai nomi delle stazioni di Potenza Inferiore e Potenza Superiore, cancellare l'indicazione « G P ».

Alla pag. 48, colonna 14, di fianco al nome della stazione di Recco, cancellare il richiamo (8) ed, a piedi della pagina, la relativa nota (8).

Alla pag. 59, colonna 14, cancellare l'indicazione « G P (8) » di fianco al nome della stazione di Taggia e, a piedi della pagina, la relativa nota (8).

Appendice n. 1 all'Istruzione n. 5-1913 (P. R.).

Documenti per la liquidazione delle indennità di buonuscita, dei sussidi annui temporanei e degli assegni alimentari vitalizi.

Su proposta del Comitato amministratore dell'Opera di Previdenza sono state introdotte talune modificazioni ed aggiunte alla distinta allegata alla Istruzione n. 5-1913.

Pertanto la nuova distinta allegata alla presente appendice annulla e sostituisce quella di cui sopra.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

Allegato all'Appendice n. 1 all'Istruzione n. 5-1913.

FERROVIE DELLO STATO

Opera di previdenza a favore del personale

(Legge 19 giugno 1913, n. 641)

Documenti per la liquidazione delle indennità di buonuscita, dei sussidi annui temporanei e degli assegni alimentari vitalizi

A - Indennità di buonuscita.

1° - *Agenti.*

Dichiarazione di domicilio nella quale si deve indicare la via ed il numero dell'abitazione, nonchè la località prescelta per la riscossione dell'indennità.

2° - *Vedove con o senza discendenti.*

a) dichiarazione di cui sopra;

b) atto di morte dell'agente;

c) atto di matrimonio;

d) atto giudiziale di notorietà, od anche certificato municipale (1) dal quale risulti se fu o meno pronunciata contro l'istante, per sua colpa, sentenza di separazione di corpo, e, quando fosse stata pronunciata, se fu resa definitiva, ed inoltre se i coniugi convissero insieme nell'ultimo periodo di vita del marito;

(1) Il certificato municipale deve essere compilato su conforme dichiarazione di tre testimoni firmati nel certificato stesso.

e) altro simile atto o certificato (1), che può essere unito al precedente, dal quale risulti lo stato di famiglia dell'agente al giorno della morte, compresi tanto i figli minori quanto i maggiori di età dell'ultimo e di precedenti matrimoni, nonchè i figli naturali legalmente riconosciuti o dichiarati e gli adottivi ed i discendenti dei figli premorti all'agente. Nel documento stesso deve poi essere dichiarato che l'agente non lasciò altri discendenti legittimi oltre quelli che vi sono indicati.

Per ciascuna figlia di età superiore ai 12 anni deve pure risultare se sia nubile o maritata, ed in quest'ultimo caso il cognome e nome del marito.

f) atti di nascita delle persone indicate nel certificato di cui alla lettera *e)*.

Per la vedova che alla morte dell'agente non abbia superato i 50 anni di età occore inoltre:

g) Certificato medico dal quale risulti che la vedova, per le sue condizioni fisiche, non è in grado di procreare; ovvero altro certificato medico rilasciato dopo trascorsi almeno quattro mesi e mezzo dalla morte dell'agente, da cui risulti che la vedova non trovasi in stato di gestazione.

In mancanza di uno di tali certificati, ed anche quando, dopo la presentazione di esso, la Giunta dell'Opera di Previdenza ritenesse, in via eccezionale, necessaria una visita da parte di un ispettore sanitario dell'Amministrazione, e la vedova vi si rifiutasse, si darà corso alle pratiche per la liquidazione dell'indennità di buonuscita, soltanto dopo la produzione di un atto giudiziale di notorietà o di un certificato municipale rilasciato in data non anteriore a 10 mesi dalla morte dell'agente, dal quale documento risulti che non sia nato alcun figlio postumo.

In caso di gestazione, per poter dar corso alle pratiche per la liquidazione dell'indennità di buonuscita, occorre il certificato di nascita del figlio postumo, oppure, quando la gestazione abbia avuto esito negativo, un certificato medico che lo comprovi.

(1) Il certificato deve essere legalizzato dalla competente autorità.

3° - *Soli discendenti.*

a) i documenti di cui alle lettere *a*), *b*), *e*) ed *f*) del precedente capitolo 2°;

Per i minori non emancipati, orfani di entrambi i genitori e per gl'interdetti:

b) deliberazione del consiglio di famiglia per la nomina del tutore o per la tutela nei casi di cui gli articoli 245 e 248 del c. c. o rispettivamente l'atto notarile od il testamento, i documenti da cui risulti la qualità di avo paterno o materno o l'atto di matrimonio, negli altri casi previsti dagli art. 242, 244 e 330 del c. c.

B - Sussidi temporanei agli orfani sino al 18° anno di età.

Istanza corredata dei seguenti documenti (1):

a) atto di morte dell'agente;

b) atto di matrimonio dei genitori;

c) atti di nascita dei figli minori di 18 anni;

d) certificato municipale dal quale risulti lo stato di famiglia lasciata dall'agente defunto e per ciascuna figlia di età superiore ai 12 anni, se sia nubile o maritata.

Per gli orfani di entrambi i genitori:

e) i documenti di cui al capitolo *A*-3° lettera *b*).

Nei casi di orfani di agenti morti per cause di servizio che non abbiano appartenuto al personale di ruolo da almeno 5 anni, occorre inoltre:

f) certificato medico sulle cause della morte dell'agente rilasciato dall'Ufficio sanitario compartimentale e vidimato dal Capo del Servizio sanitario.

---

(1) Per gli orfani anche di madre e per i figli di precedenti matrimoni, l'istanza dev'essere presentata dal tutore.

C - Assegni alimentari vitalizi.

1° - *Madri vedove.*

Istanza corredata dei seguenti documenti:

a) atto di morte dell'agente, o del pensionato;
b) atto di matrimonio } della madre dell'agente;
c) atto di nascita } della madre dell'agente;
d) certificato di vedovanza } della madre dell'agente;
e) stato di famiglia mod. *A*-14 dell'agente defunto dal quale risulti la data d'iscrizione della madre « a carico » nonchè i relativi documenti giustificativi.

Per il periodo transitorio dal 1° luglio 1912 a tutto il 31 dicembre 1915, qualora l'iscrizione della madre « a carico » non risulti da almeno due anni sullo stato di famiglia mod. *A*-14, occorre un atto giudiziario di notorietà dal quale risulti che la madre viveva da due o più anni a carico dell'agente.

2° - *Figlie nubili orfane di madre alla morte del padre.*

Istanza corredata dei seguenti documenti (1):

a) atto di morte dei genitori;
b) atto di nascita } delle figlie nubili;
c) certificato di stato libero } delle figlie nubili;
d) certificato di moralità e di buona condotta (2) } delle figlie nubili;

Per le figlie minorenni e le interdette:

e) i documenti di cui al capitolo *A*-3° lettera *b*).

---

(1) Per le minori e per le figlie interdette l'istanza dev'essere presentata dal tutore.

(2) Il certificato di moralità e buona condotta dev'essere pure presentato entro il mese di dicembre di ciascun anno successivo a quello nel quale fu approvata la liquidazione dell'assegno. Tale certificato dovrà essere però di data non anteriore al 1° novembre.

3° - *Figli inabili al lavoro per difetti fisici o mentali (orfani di madre alla morte del padre).*

Istanza corredata dei seguenti documenti (1):

a) atto di morte dei genitori;

b) atto di nascita dei figli inabili al lavoro;

c) certificato di una commissione medica, composta di sanitari dell'Amministrazione ferroviaria, che attesti la inabilità al lavoro di detti figli.

Per i figli minori non emancipati e per gli interdetti:

d) i documenti di cui al capitolo A-3° lettera *b*).

AVVERTENZE

1 - L'istanza per i sussidi e gli assegni alimentari deve essere scritta su carta da bollo da L. 1.25, diretta al Comitato dell'Opera di Previdenza.

Deve indicare il nome, il cognome e la qualità del richiedente, essere da lui sottoscritta, contenere l'oggetto della domanda e la indicazione della località prescelta per la riscossione del sussidio o dell'assegno, nonchè il preciso indirizzo dell'abitazione.

2 - Gli atti di nascita, di matrimonio, di morte, i certificati municipali e gli atti di notorietà sono validi in carta libera.

Gli atti di nascita, di matrimonio e di morte debbono essere legalizzati dal Presidente del Tribunale civile se rilasciati dal Municipio, o dalle Curie vescovili se rilasciati dalle autorità parrocchiali.

(1) Per i minori e per i figli interdetti l'istanza dev'essere presentata dal tutore.

Nei casi in cui venga nominato un tutore, e questi non sia l'avo paterno o materno degli orfani, e dal Consiglio di famiglia sia dispensato dal prestar cauzione, la relativa deliberazione deve essere omologata dal Tribunale (art. 292 del cod. civ.).

I figli naturali, legalmente riconosciuti o dichiarati ed i figli adottivi, devono presentare i relativi documenti attestanti l'avvenuto riconoscimento o l'adozione. Altrettanto dicasi per i figli legittimati, quando la loro legittimazione non risulti dall'atto di matrimonio dei genitori.

N.B. — I documenti di cui la presente distinta non occorrono allorchè siano già stati presentati per il conseguimento di assegno a carico del fondo pensioni e viceversa non dovranno più presentarsi per il conseguimento di quest'ultimo assegno quando siano già stati prodotti alla Opera di Previdenza.

Circolare N. 7v (S.).

Proroga di validità delle carte di circolazione scadenti il 30 giugno 1915 rilasciate ai Rappresentanti e Delegati del personale ferroviario.

In seguito alla pubblicazione del R. decreto 25 maggio 1915, N. 769, col quale viene disposto che gli attuali Rappresentanti e Rappresentanti supplenti, Delegati e Delegati supplenti di categoria del personale delle ferrovie dello Stato restino in carica fino a nuova disposizione, si stabilisce che le carte di circolazione di cui sono in possesso i detti Rappresentanti e Delegati, le quali scadono il 30 giugno 1915, siano tenute ancora valide fino a nuovo avviso, non però oltre il 31 dicembre 1915.

Il Direttore generale

R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Contratto di trasporto. - Scalo marittimo di Napoli. - Richiesta di inoltro ai Magazzini generali. - Rifiuto al ricevimento. - Avviso del rifiuto. - Tasse di sosta.

I Magazzini generali, o Punto franco, dello Scalo marittimo di Napoli non possono considerarsi dipendenti dall'amministrazione ferroviaria.

Gli articoli 5, 6 e 7 dell'Allegato 8 alle Tariffe per le spedizioni arrivate allo scalo marittimo di Napoli e per le quali sia fatta domanda dai destinatari di invio ai magazzini generali marittimi, ove non possano essere ricevute dai medesimi, non fanno obbligo alla ferrovia di avvisare i destinatari della non avvenuta immissione nei magazzini stessi.

Alla ferrovia nondimeno competono, pel tempo in cui i vagoni rimangono in di lei consegna, per non essere stati ricevuti dai magazzini generali, le regolamentari tasse di sosta (1).

TRIBUNALE DI NAPOLI. Appello (Urcinoli, Presidente *estens.*) - Sentenza 21 dicembre 1914-15 gennaio 1915 — Società Nazionale dei Trasporti F.lli Gondrand c. FF. SS.

FATTO.

Con atto del 7 ottobre 1911 la Società Nazionale di Trasporti fratelli Gondrand dichiarava all'amministrazione delle ferrovie dello Stato, che, nel 5 novembre 1910 le fu spedito da Spezzano C.

(1) La massima è stata riprodotta anche a pag. 153 del Bollettino anno corrente.

a piccola velocità ed a tariffa speciale, un vagone completo di merci col N. 223428, indirizzato alla stazione di Napoli, Scalo Marittimo. Esso arrivò nel dì 11 novembre e fu registrato e svincolato. Che all'atto dello svincolo la destinataria richiese che il vagone fosse immesso nel Punto Franco o Magazzini generali per essere scaricato e messo sotto tettoia in attesa d'imbarco.

Che nel 12 novembre le Ferrovie introdussero il vagone nei Magazzini generali, ma questi lo respinsero per assoluta mancanza di posto e quindi rimase sui binari dello Scalo. Che di ciò la destinataria ebbe notizia quando si recò nei Magazzini generali onde rilevare la merce per l'imbarco, avendo l'amministrazione ferroviaria omesso darlene avviso, onde provvedere ai suoi interessi ed evitare la sosta. Che quantunque l'Amministrazione ferroviaria fosse stata in colpa, quando essa Società destinataria volle ritirare la merce, fu obbligata a pagare indebitamente la tassa di sosta in L. 121.80, e quindi collo stesso atto la convenne innanzi al Pretore del Mandamento di Porto per la condanna, con sentenza munita di clausola, alla restituzione di detta somma con gli interessi legali commerciali e le spese.

Il Pretore con sentenza del 3 giugno 1913 ritenne che l'amministrazione dei Magazzini generali è distinta da quella delle ferrovie dello Stato e che per l'articolo 6 alligato 8° della Tariffa, questa è solo in obbligo di far collocare il carro nel sito indicato dal destinatario ed, ove esso non sia disponibile, è posto in altro disponibile a giudizio della capitaneria del porto o del capostazione, mentre nessun dovere la legge le prescrive di darne avviso al destinatario il quale dopo lo svincolo deve seguire il movimento del vagone e provvedere, secondo i suoi interessi, ed in caso di ritardo, a ritirare la merce, è tenuto al pagamento della tassa di sosta.

Di conseguenza il Pretore rigettò la istanza della Società Gondrand condannandola alle spese.

Avverso tale sentenza produsse appello la Società soccombente con atto del dì 15 settembre 1913. La causa fu assegnata a questa seconda sezione.

Sopra sono trascritte le conclusioni dei procuratori delle parti.

IN DIRITTO.

La causa in esame, benchè di minimo valore economico è di notevole importanza come massima di diritto ferroviario, specie perchè di essa non vi sono precedenti noti.

A ben risolverla occorre attenersi alle strette prescrizioni di legge delle T. e C. sui trasporti ferroviarii potendo menare ad errori l'appellarsi ai soli principii di equità. Trattandosi di un servizio di stato di grande importanza che deve obbligatoriamente provvedere ad innumerevoli incarichi, il legislatore ha dovuto compenetrare nei limiti del possibile le difficoltà di sì immane esercizio da parte delle Ferrovie con i diritti di quelli che se ne avvalgono. Ha dettato quindi norme inderogabili e speciali per i rapporti fra gli speditori e le Ferrovie, talvolta anche allontanandosi dalle norme generali dettate dal Codice di commercio pel contratto di trasporto in genere, emanando le Tariffe e Condizioni pei trasporti nelle ferrovie dello Stato che solamente debbono applicarsi nella specie e che stabiliscono tassativamente i reciproci diritti e doveri fra speditore o mittente e il vettore.

E pria di esaminare le disposizioni legislative da applicarsi nella specie, è bene togliere di mezzo due errori, nei quali specialmente la Società Gondrand crede fondare la sua pretesa.

Col primo sostiene che le ferrovie avevano l'obbligo di avvisarla che i Magazzini generali avevano respinto il vagone per poter pretendere la tassa di sosta. Ed afferma che tale obbligo deriva dalle regole del contratto di mandato, pel quale il Codice di commercio dette le norme degli articoli 353 e 357 Codice di commercio secondo le quali il mandatario deve avvertire il mandante di tutto ciò che riguarda l'esecuzione del mandato, donde l'obbligo, a dire dell'appellante, a carico delle Ferrovie di avvertirlo del rifiuto del vagone da parte dei Magazzini generali. Ma il contratto di trasporto, specie per ferrovia, è ben diverso da quello di mandato, per cui il legislatore regola sotto titoli diversi tali istituti giuridici e con leggi speciali il trasporto per ferrovia che hanno finalità e caratteri diversi, fondandosi il mandato sul concetto della rappresentanza ed il trasporto su quello della locazione di opera.

L'altro errore si è di voler ritenere i Magazzini generali o Punto Franco dello scalo marittimo, connessi e dipendenti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Se ciò fosse esatto, la tesi dello appellante non migliorerebbe perchè indicatisi dal destinatario i Magazzini generali, come sito ove collocare il carro, aveva sempre l'obbligo di farlo scaricare nel termine regolamentare, ed in caso di ritardo era sempre tenuto pagare la tassa di sosta, come meglio si vedrà in seguito. Ma i Magazzini generali sono istituti distinti e separati dall'Amministrazione delle ferrovie, con norme e finalità diverse e sono regolati da apposita legge, quale il testo unico del Regio Decreto 17 dicembre 1882 n. 1154 (serie 3ª).

Essi mirano alla conservazione delle merci, di qualsiasi provenienza, fuori il regime doganale ed alla loro negoziazione mercè l'emissione dei Warrants o fedi di deposito. Essi sono amministrati da speciali società o enti sottoposti sotto vigilanza del Ministero di Agricoltura Industria e Commercio e della Camera di commercio. E siccome sono intimamente connessi ai mezzi di trasporto di terra e di mare delle merci ed alle Dogane pel pagamento dei dazi, sono coordinati con questi istituti ed hanno locali connessi o contigui per la necessità che tutti i pubblici esercizi, devono reciprocamente reintegrarsi, pur restando distinti ed indipendenti.

Ed è per questa ragione che i Magazzini generali, come quelli di Napoli, hanno i propri locali negli scali marittimi, per collegarsi con i trasporti di mare e quelli di terra e sono menzionati negli allegati alle Tariffe e Condizioni ferroviarie, per la necessità di regolare i reciproci rapporti per la resa e consegna delle merci. Ed è notevole che per essere ciascun Magazzino generale distinto ed autonomo dagli altri, i rapporti con ciascuno dei più importanti scali marittimi non sono regolati con norme generali, ma con norme speciali, per ciascuno di essi in appositi allegati alle Tariffe e Condizioni, le quali solamente contengono le norme generali.

Venendo ora all'esame della controversia attuale, essa diventa di sicura soluzione ove si tengano presenti due concetti fondamentali di diritto ferroviario.

Il primo si è che gli articoli 1, 3 e 12 delle Tariffe e Condizioni, alle ferrovie per le ragioni già accennate, non possono addossarsi maggiori oneri di quelli che le vengono dalla legge, e questa in soli due casi, previsti dagli articoli 112 e 117 prescrive la lettera

di avviso, cioè al mittente in caso di irreperibilità del destinatario o di rifiuto al ritiro della merce, ed al destinatario all'arrivo della merce, ove non debba consegnarsi a domicilio.

Il secondo concetto si è che collo svincolo della merce da parte del destinatario, e mercè il rilascio allo stesso del bollettino di consegna, esso è posto nella libera disponibilità della medesima che quindi deve curarne il ritiro nel termine prescritto dallo articolo 117, sia che sia disposto nei magazzini ferroviari, sia che si trovi in carro completo. Però in quest'ultimo caso il destinatario ha solo il diritto di far portare dalla ferrovia il vagone al punto di scarico da lui indicato che può essere anche il Punto Franco (o Magazzini generali). Resta fermo sempre l'obbligo in tutti questi casi del ritiro della merce nel detto termine ed in mancanza di pagare la tassa di sosta del menzionato articolo 117, anche se il ritardo avvenga pel rifiuto del carro da parte dei Magazzini generali, essendo questo un fatto cui le ferrovie restano estranee giacchè col portare il carro al luogo indicato dal destinatario, cessa ogni suo dovere, mentre il destinatario, già avvisato della disponibilità della merce col bollettino di svincolo, deve curarne il ritiro e quindi seguirne il movimento per curare i propri interessi, senza bisogno di altro avviso, che sarebbe una superfluità, un *bis in idem*.

E se non fosse così il destinatario farebbe un lucro illegittimo, perchè durante il ritardo non pagherebbe nè la tassa di deposito nei Magazzini generali, nè quella di sosta alle ferrovie, pure avendo questa un carro ingombro e la responsabilità della custodia.

Nè tali principî possono subire modificazioni dal fatto che talvolta l'Amministrazione delle ferrovie ha avvertito il destinatario del rifiuto dei Magazzini generali a riceversi i carri di merce inviatevi, come ha provato l'appellante, giacchè un'agevolazione non può mutarsi in dovere, nè è consentito derogare dalle regole delle T. e C.

Questi concetti appariranno chiarissimi dalla trascrizione della relativa disposizione delle T. e C.

Art. 1: « Chi si serve della strada ferrata è tenuto alla osser-
« vazione di tutte le prescrizioni relative allo esercizio ed all'uso
« delle medesime . . . . ».

Art. 3: « Le tariffe generali e speciali e le condizioni rela-
« tive debitamente approvate, sono *strettamente* applicate in ogni

« loro parte, *qualunque deroga alle stesse è nulla di pieno diritto* e
« qualunque errore, sia a danno del pubblico, sia a danno della
« Amministrazione, deve essere rettificato ».

Art. 12: « Le Tariffe e condizioni pei trasporti, debitamente
« approvate, fanno legge fra l'Amministrazione e chiunque si serve
« delle ferrovie ».

Art. 112: « Non potendosi trovare il destinatario e rifiutan-
« dosi questi di ritirare gli oggetti, l'Amministrazione ha facoltà
« quando siano facili a deperire . . . . . di venderli il
« ricavato . . . . . viene tenuto a disposizione del proprietario a
« cui se *ne darà avviso*.

« Per gli oggetti non suscettibili di deperimento, l'Ammini-
« strazione avvisa lo speditore del rifiuto o della giacenza ».

Art. 110: « La riconsegna della merce e degli oggetti si ef-
« fettua soltanto al destinatario o al suo legittimo rappresentante
« e contro firma di ricevuta.

« All'atto dello svincolo della spedizione o verso pagamento
« delle tasse, spese ed assegni a carico del destinatario, riceve il
« bollettino di consegna . . . . . e gli dà diritto di ritirare la
« merce.

« Le merci soggette a regime doganale sono poste a disposi-
« zione dei destinatari nei magazzini della Dogana ».

Art. 117: « Gli oggetti e le merci che non sono da trasportarsi
« a domicilio ovvero in dogana, *devono ritirarsi dai destinatari*
« *nelle ventiquattro ore successive* al recapito della lettera di
« avviso . . . . .

« Quando il ritiro della merce e degli oggetti non avesse luogo
« nel termine sopra stabilito, dovrà essere pagato un diritto di de-
« posito o di sosta da applicarsi nella misura e colle norme che
« seguono.

« Allegato n. 8 alle T. e C.

« (Scali marittimi).

« Capo II - Parte II ».

Art. 5: « A Napoli. *Calate orientali ed occidentali* (compresi
« i Magazzini generali marittimi) le operazioni di carico e scarico
« delle merci a qualunque classe di tariffa appartengono *devonsi*
« *esclusivamente eseguire* a cura e spese delle parti . . . . . D'onde

« la necessità nel destinatario di seguire il movimento del carro e
« conoscerne la sorte senza bisogno di altro avviso ».

Art. 6: « Nelle aree e calate dello scalo marittimo di Napoli,
« *Calate orientali ed occidentali* (compresi i magazzini generali ma-
« rittimi), ove, a sensi delle premesse disposizioni, possono effet-
« tuarsi o riceversi soltanto trasporti a vagone completo, spetta alla
« strada ferrata oltre la trazione dei vagoni carichi e vuoti di
« eseguire le manovre occorrenti per portare i vagoni pieni ai punti
« di scarico, ed i vagoni vuoti ai punti di carico ovvero (trattandosi
« di magazzini generali marittimi) ai luoghi convenzionalmente
« determinati per la reciproca consegna . . . . . ».

Art. 7: . . . .

« Le manovre per distribuire nei diversi punti i vagoni carichi
« in arrivo allo scalo, sono compiute in base all'ordine che i desti-
« natari impartiscono prima dell'arrivo, ed anche dopo, purchè in
« tempo opportuno.

« Quando dopo eseguite tali manovre, ne vengono ordinate
« altre, ovvero si tratta di cambiare la primitiva destinazione del
« vagone da un punto all'altro dello scalo (come appunto si veri-
« fica quando il vagone è respinto dai Magazzini generali ove il
« destinatario lo aveva inviato o dove egli era tenuto a scaricarlo
« pel trascritto articolo 5), è da applicarsi l'accennata tassa di 0,05
« per quintale, oltre a quelle dell'articolo 117 (tassa di sosta) delle
« tariffe, se del caso . . . . . ».

Art. 9: « Per lo scalo marittimo di Napoli, *Calate orientali ed*
« *occidentali*, la decorrenza del termine utile per il ritiro delle
« merci, è da calcolarsi a norma dell'articolo 117 delle Tariffe e
« condizioni pei trasporti . . . . . ».

Concludendo quindi risulta dal combinato disposto dei tra-
scritti articoli che l'Amministrazione delle ferrovie in due soli casi
è tenuta ad inviare la lettera di avviso, cioè allo speditore in caso
d'irreperibilità del destinatario o rifiuto da parte del medesimo a
ricevere la merce, ed al destinatario allo arrivo della merce, ciò
che lo mette in mora a svincolarla o ritirarla fra ore ventiquattro
dallo arrivo stesso, anche se trattandosi di vagone intiero se ne sia
chiesto dopo il detto avviso e dopo lo svincolo, l'invio ai magazzini
generali marittimi ove egli sempre ha l'obbligo di scaricarlo nel
detto termine, e non adempiendosi, sia pure perchè detti Magazzini

lo hanno rifiutato, è tenuto a pagare la tassa di sosta dell'articolo 117 delle T. e C. senza bisogno di altro avviso dell'avvenuto rifiuto, e ciò perchè collo svincolo della merce essa è posta a disposizione del destinatario, che è tenuto a seguirne il movimento ed è in condizioni di conoscerne la sorte per adottare i provvedimenti che crede opportuni ai suoi interessi.

Bene quindi il Pretore decise alla sua sentenza e l'appello deve rigettarsi nella condanna dello appellante alle spese.

Per tali motivi il Tribunale, rigetta l'appello.